ВНУТРЕННИЙ ПРЕДИКТОР СССР

. . . .
. . . .
. . . .
Взгляни, чей флаг там
гибнет в море?
Проснись — теперь иль
никогда…

Ф.И.Тютчев

Российское общество и гибель АПЛ “Курск” 12 августа 2000 года

Вторая редакция 2002 г.:
расширенная и уточнённая, с добавлениями 2003 — 2005 гг.



Санкт-Петербург
2004 г.

Предисловие

Первая редакция предлагаемой вниманию читателя работы была опубликована в конце 2000 г. С той поры прошло почти четыре года. За это время средства массовой информации много чего успели рассказать, а по телевидению многое было показано в репортажах из Росляково, где поднятый со дна моря “Курск” обследовался в плавучем доке на протяжении полугода, начиная с 25 октября 2001 г.

В результате для анализа стало доступно информации больше, нежели в то время, когда готовилась к печати первая редакция настоящего аналитического сборника. Поэтому настоящая вторая редакция, подготовленная к публикации после завершения судоподъёмной операции и постановки АПЛ “Курск” в плавучий док, включает в себя дополнительные материалы.

Кроме того, от первой редакции она отличается структурно: бывшее Приложение сохранило своё название, но стало главой ***6. Самая кошмарная версии.***

Также в текст добавлены и новые главы:

7. Знаки беды: Как заблаговременно проявлялась матрица гибели “Курска” — о предзнаменованиях гибели АПЛ, с которыми столкнулись члены экипажа и их близкие.

8. Какая же версия истинна? — комментарий к последовавшим за спасательной операций августа 2000 г. публикациям в средствах массовой информации материалов, прямо или косвенно связанных с расследованием причин трагедии.

9. Почему мы не верим Генпрокуратуре — комментарий к версии гибели “Курска”, оглашённой Генпрокурором РФ в пятницу 26 июля 2002 г.

Работу завершает ***Послесловие***.

За ним следует **ПРИЛОЖЕНИЕ**. ***Устройство подводной лодки,*** которое содержит минимум сведений об устройстве и конструкции подводных лодок, необходимых для понимания основного текста, и может быть полезно тем, кто не имеет никакого содержательного представления об этом.

Кроме того, поскольку в первой редакции были высказаны кое-какие предположения и прогнозы о целях расследования трагедии и его характере, то к настоящему времени текст первой редакции представляет самостоятельный интерес. Поэтому, в тексте второй редакции добавления и уточнения в тех случаях, когда отличия текстов первой и второй редакции не носят характера исправления опечаток или изменения стилистики, отмечены нами <как текст в *угловых* скобках>, а также как сноски по тексту, снабжённые годом их включения в текст.

Вставки 2003 г. и 2004 г. отмечены в тексте заголовками.

Первая редакция была названа *“Российское общество и гибель АПЛ “Курск”: история и перспективы”*. Поскольку в то время под «перспективами» подразумевались, прежде всего, перспективы официального расследования катастрофы, которые к настоящему времени практически исчерпаны, то название второй редакции изменено.

Вторая редакция (за исключением вставок 2003 г.) завершена 18 августа 2002 года. Структурная реорганизация приложений в главы осуществлена в 2004 г. при подготовке настоящего издания.

28 апреля 2004 г.

Российское общество и гибель АПЛ “Курск” 12 августа 2000 года

. . . . .
. . . . .
Взгляни, чей флаг там гибнет в море?
Проснись — теперь иль никогда…
Ф.И.Тютчев

1. Все мы действительно на «подводной лодке» Земля

Как сообщили в последствии официальные лица ВМФ и государства, в субботу 12 августа 2000 г. в 18.00 вечером атомный подводный крейсер “Курск” проекта[1] 949А, на борту которого находилось от 118 до 130 человек экипажа и прикомандированных лиц[2], не вышел на очередной плановый сеанс связи. В понедельник 14 августа средства массовой информации России в выпусках новостей сообщили, что атомная подводная лодка (АПЛ) “Курск” «легла на грунт» в Баренцевом море, вследствие того, что на её борту произошла авария.

Последующая неделя показала, что аварийно-спасательная служба ВМФ России, хотя и нашла подводную лодку к 18 ч. 40 мин. 13 августа (это быстро), но организационно-технически была не в состоянии оказать помощь людям, возможно ещё остававшимся в живых на её борту. Министр обороны России[3] сообщил, что рядом с местом затопления “Курска” на дне был обнаружен ещё один объект соизмеримых с “Курском” размеров, на поверхности моря были обнаружены буи окраски, свойственной аварийным буям подводных лодок стран НАТО, но… спустя некоторое время повторно найти на грунте этот объект для того, чтобы его обследовать, не удалось; также не удалось повторно обнаружить и выловить буи. 16 августа России в проведении спасательной операции была предложена помощь со стороны иностранных держав (первой помощь предложила Великобритания) и помощь была принята немедленно по приказу Министра обороны, впоследствии подтверждённому Президентом России.

Прошла неделя с момента аварии, вечером в субботу 19 августа в район бедствия подошли норвежские суда обеспечения подводно-технических работ спасателей из Великобритании и Норвегии. Утром в воскресенье 20 августа выяснилось, что спасательный люк 9-го отсека, где по предположениям ещё

---

[1] Сокращённое обозначение проектов кораблей, принятое в СССР и унаследованное Россией, — Пр. 949А, Пр. 68 бис и т.п.

[2] По разным сообщениям: численность экипажа в 130 человек называют иностранные военно-морские справочники, а отечественная журналистика верит им без сомнения. Предположить, что на лодке мог быть некомплект личного состава, вследствие чего даже вместе с прикомандированными на её борту было меньше 130 человек, отечественная журналистика не может. <Ко времени написания второй редакции официально названное количество погибших на “Курске” составляет 118 человек, включая членов экипажа и прикомандированных лиц. Из общего числа 118 погибших найдено и опознано 115 тел.>

[3] Министром обороны РФ в этот период был Сергеев Игорь Дмитриевич (1938 г. р.), Маршал Российской Федерации (1998 г.). С 1960 на командно-инженерных должностях в Ракетных войсках. С 1989 заместитель главнокомандующего Ракетными войсками. С августа 1992 главнокомандующий Ракетными войсками стратегического назначения Российской Федерации. С мая 1997 министр обороны Российской Федерации.

Выступая вечером 21 августа 2000 г. в программе “Время” ОРТ (1 канал общероссийского телевидения) И.Д.Сергеев сделал ряд заявлений. По его словам, 13 августа на дне рядом с “Курском” военные обнаружили крупный неопознанный объект. Однако когда к месту аварии прибыло специальное гидрографическое судно, «этот объект обнаружен не был — ушёл». Как утверждал министр обороны, по размерам он был сопоставим с “Курском”.

Кроме того, по его словам, с борта крейсера “Пётр Великий” и ещё одного судна над этим местом были замечены аварийные буи, что зафиксировано в бортовых журналах кораблей. Однако *вельбот (разновидность шлюпки: наше пояснение),* посланный чтобы снять с них информацию, ничего не обнаружил: буи «были приглублёнными», находились на глубине 2,5 — 3 метра, а волна в это время достигала силы 4 баллов, заявил министр.

Игорь Сергеев сообщил ещё один новый факт: российские военные корабли зафиксировали, в отличие от норвежских сейсмологических служб, не два, а три взрыва. (2002 г.).

могли оставаться живые люди, заклинен, а его комингс-площадка[1] повреждена, и это исключает возможность стыковки с люком спасательных аппаратов. Утром в понедельник 21 августа верхняя крышка люка 9-го отсека была вскрыта норвежскими водолазами. В 14 часов средства массовой информации сообщили, что 9-й отсек затоплен, и тут же со ссылкой на пресс-службу ВМФ опровергли сообщение о затоплении отсека. В 15 часов 21 августа средства массовой информации сообщили, что норвежские водолазы посчитали свою миссию законченной, поскольку пришли к выводу, что на "Курске" нет живых людей, и все отсеки лодки затоплены.

В 23.00 21 августа по телевидению и радио в прямом эфире выступил Командующий Северным флотом адмирал Вячеслав Алексеевич Попов и официально объявил о гибели всего экипажа АПЛ "Курск". При этом он сказал: *«Я постараюсь всё сделать, я буду стремиться к этому всю свою жизнь, чтобы посмотреть в глаза тому человеку, кто эту трагедию организовал»*[2].

* * *

Так завершился первый акт *очередной трагедии* в истории российского флота. В последующих актах предстоит, **как минимум**, — ограничиться водолазным осмотром затонувшего корабля и подъёмом уцелевших секретных документов и аппаратуры, после чего все причины катастрофы будут сокрыты за завесой совсекретности, *а всеобщее неведение станет гарантом повторения подобных катастроф в будущем (предпосылки к гибели АПЛ "Комсомолец" и "Курск" возникли как результат сокрытия даже от курсантов военно-морских училищ и офицеров флота причин гибели линкора "Новороссийск" в 1955 г. на рейде Севастополя);* а **как максимум**, — поднять лодку и после подъёма провести её полное инженерное обследование в доке, а с причинами катастрофы ознакомить предельно широкий круг лиц, дабы все сделали выводы на будущее, что во многом уменьшит вероятность повторения подобных трагедий впредь.

Как показывает опыт истории, при переходе ко второму и последующим актам в такого рода трагедиях правящие бюрократы во всех странах ставят их как фарс. Таковы интернациональные корпоративные традиции бюрократии: она всегда старается скрыть правду не только от общества в целом, но и от соответствующих профессиональных корпораций (в данном случае — от офицерского корпуса Флота), дабы свою монополию на утаённое знание реализовать как безраздельную (в меру её понимания) власть над остальными людьми, необходимую кланам бюрократии, прежде всего, для того, чтобы превзойти остальное общество в потреблении материальных благ. Но при этом бюрократия настолько завирается даже *в своём кругу,* что сама перестаёт знать и понимать, что и как на самом деле произошло. Вследствие этого вместе с утратой представлений об истинном течении событий она теряет и власть над обстоятельствами, закладывая тем самым потенциал будущих трагедий, и становится их заложником вместе с остальным обществом.

Нет оснований полагать, что и на этот раз правящая бюрократия Государства, бюрократия ВМФ (в особенности, береговая: плавсостав в своём большинстве люди более честные, хотя и им приходится лгать по команде выше стоящего начальства[3]), Минсудпрома[4] и науки ВПК будет вести себя иначе; тем более, что врать бюрократия начала в первом же официальном сообщении об "аварии" "Курска":

---

[1] Комингс-площадка — кольцо вокруг входных люков на подводных лодках с полированной плоской поверхностью, предназначенное для герметичной стыковки подводных аппаратов и спасательных колоколов (при авариях) с люком подводной лодки, находящейся в подводном положении.

[2] За прошедшие два года В.А.Попов ни разу не пояснил в средствах массовой информации, что и кого он имел в виду, произнося эти слова. После ухода с Флота он занял пост представителя Мурманской области в Совете Федерации, и вряд ли это наилучшее место для того, чтобы найти тех, кто эту трагедию организовал, и чтобы посмотреть им в глаза.

12 августа 2002 г. В.А.Попов принял участие в траурных мероприятиях, посвящённых памяти экипажа "Курска". Журналисты попытались взять у него интервью и попросили прокомментировать версию гибели корабля, оглашённую Генпрокуратурой. В ответ В.А.Попов отказался комментировать версию Генпрокуратуры и не пожелал огласить какую-либо другую версию.

Мы расцениваем этот его отказ как выражение несогласия с версией Генпрокуратуры при невозможности в силу каких-то не названных причин публично огласить своё мнение и назвать известные ему факты в обоснование той версии, которую он считает истинной. (2002 г.)

[3] Об этом книги: Д.А.Романов "Трагедия подводной лодки «Комсомолец»" (СПб, 1995 г.); Б.А.Каржавин "Тайна гибели линкора «Новороссийск»" (СПб, «Политехника», 1991 г.) и "Гибель линейного корабля «Новороссийск»".

[4] Ныне Российское агентство по судостроению.

Для специалиста слова «атомная подводная лодка легла на грунт» означают, что лодка потерпела аварию настолько серьёзную, что не может самостоятельно ни всплыть на поверхность, ни идти к мелководью своим ходом в подводном положении, ни удерживаться без хода в подводном положении, дрейфуя по течению в районе аварии; т.е. лодка нуждается в экстренной помощи извне в месте её залегания на грунте.

Причина, **обязывающая** к пониманию слов «легла на грунт» именно в этом смысле, простая: *охлаждение работающего лодочного реактора осуществляется забортной водой; если исправная атомная лодка ляжет на грунт, то тракт охлаждения её энергетической установки будет забит всосанными донными отложениями, что приведёт к необходимости экстренно заглушить реактор во избежание его перегрева и вызванной перегревом аварии со всеми самыми тяжёлыми возможными последствиями*.

<Водозаборники циркуляционных трасс реакторов хорошо видны на фотографии “Курска” (рис. 1), снятой в доке после подъёма корабля[1], а также на схеме внешнего вида на рис. 4, которые мы приводим далее. Место расположения водозаборников обведено на фотографии контуром: это крыловидные наделки в нижней части корпуса, водозаборные отверстия направлены в нос, а наделкам придана такая форма, чтобы их гидродинамический вихревой след был минимальной интенсивности. Как видно по их расположению на корпусе АПЛ, не может быть и речи не только о покладке АПЛ на грунт, но и о приближении АПЛ при её нормальном движении к грунту на достаточно близкое расстояние, которое ограничивается руководящими документами по эксплуатации АПЛ и учитывается при прокладке курса и выборе допустимых глубин погружения в разных районах.>



Рис. 1. Водозаборники циркуляционных трасс реакторов АПЛ “Курск”

Но пока острота трагедии “Курска” ещё не забылась и не скрылась за последующими трагедиями[2], а бюрократический фарс ожидается потом. И в это время та часть российского общества, которая

---

[1] Здесь и далее фотографии АПЛ “Курск” в плавдоке посёлка Росляково приводятся по публикациям в интернете (2002 г.).

[2] В субботу 26 августа <2000 г.> сразу же после взлёта в аэропорту «Шереметьево 2» после возгорания одного из двигателей совершил вынужденную посадку Ил-86 <рейса Москва — Барселона> более чем с тремястами пассажирами на борту. Но Бог миловал, никто не пострадал. На следующий день вспыхнула Останкинская телебашня (погибло три человека). Отечественные журналисты мерзавцы-некрофилы сразу же сострили: причина пожара на Останкинской телебашне — столкновение с иностранной телебашней, предположительно — с телебашней одной из стран НАТО.

Этот <злорадный> юмор — выражение их <злонравия,> тупости и невежества, незнания того, что за последние десятилетия накопилась изрядная статистика столкновений подводных лодок США и СССР (России), обусловленная характером боевой службы подводных лодок США (ближнее слежение с целью уничтожения в угрожаемый период) и **качественным отставанием отечественных АПЛ в скрытности и способности к обнаружению высокоскрытных подводных лодок США**. Причиной такого положения дел является разнузданный карьеризм и чинодральство, которыми были охвачены все руководители строительства атомного подводного флота в нашей стране в эпоху, когда главнокомандующим ВМФ был ставленник НАТО — С.Г.Горшков. Вследствие этого, пока не будет

➔➔➔

видит смысл жизни не в том, чтобы «оттянуться пивком» и беззаботно повеселиться, снова упёрлась в вопрос: “Почему?” И некоторые из них задаются и вопросом: “Доколе?” А самые прохиндеистые и безответственные политиканы (в частности, Б.Немцов[1] и И.Хакамада[2]) и журналисты, не будучи специалистами-профессионалами ни в чём, кроме пустой болтовни на общественно-политические темы, уже знают, что во всём виноваты исключительно военные[3], то ли поразившие “Курск” ракетой с “Петра Великого”[4], то ли “переехавшие” его тяжёлым надводным кораблём[5].

Большинству же россиян случившееся не помешало всю неделю, пока длилась трагедия, «жить как всегда»: ходить на работу и делать там что-то спустя рукава и кое-как; копаться на дачах и мастерить что-то для себя по хозяйству более менее добросовестно; «оттягиваться пивком»; листать журналы мод и убивать время перед зеркалом, дабы не “потерять лица” в толпе и среди подруг. Молодежь беззаботно резвилась, догуливая школьные и студенческие каникулы. Командование Военно-морской академии имени адмирала Н.Г.Кузнецова выселяло из общежития семью командира спасательного аппарата “Бестер” Подкопаева, в то время участвовавшего в проводившейся спасательной операции[6]. “Русская” “православная” церковь провела свой Архиерейский собор, на котором канонизировала царскую семью и новомучеников советской эпохи. А узнав о трагедии в Баренцевом море, иерархи *по существу лицемерно* помолились о спасении экипажа лодки, обречённой самою же иерархией церкви и её социальной доктриной на гибель. Средства массовой информации (СМИ) вываливали на слушателей и зрителей ушаты рекламы, сериалы и возбуждали бессмысленные страсти вокруг происшедшей трагедии[7].

вычищено горшковское наследие, повторение аварий и катастроф отечественных ПЛ имеет *неоправданно высокую* вероятностную предопределённость.

Но о военно-технических аспектах этой проблемы в открытой печати России речь вести не принято: моряки и корабелы, знающие существо этого вопроса, на протяжении более, чем сорока лет большей частью перешёптываются между собой, но в практической деятельности подчиняются в силу должностной дисциплины вышестоящим чинодралам — руководителям строительства подводного флота; тех же, кто не лоялен вышестоящим чинодралам — ограничивали в продвижении по службе, а наиболее “неуправляемых” — изгоняли.

[1] Пенял в адрес В.Путина, что тот не вылетел немедленно к месту трагедии. Спрашивается, если бы В.Путин вылетел в район аварии, что: по его президентскому слову “Курск” всплыл бы на поверхность, пробоины затянулись, а мёртвые воскресли? — Каждый должен добросовестно исполнять свои должностные обязанности, страхуя возможные ошибки подчинённых и вышестоящих руководителей, но никто из руководителей не в праве бросить свою должность и подменять своей непрофессиональной распорядительностью действия подчинённых профессионалов.

В данном случае: командование Северного флота обязано организовать и руководить действиями сил флота в аварийно-спасательных работах; представители центральной власти (в данном случае И.Клебанов), прибывшие к месту работ, обязаны в случае возникновения необходимости привлекать к обеспечению работ ресурсы, не подчинённые командованию флота; глава государства обязан руководить работой всего государственного аппарата, а не суетиться на месте трагедии, поскольку, *когда гибнет военный корабль, то глава государства не в праве исключать и «бредовую» (с точки зрения демократических журналистов) версию: что это не авария, а потопление его боевым оружием вооружённых сил иностранных государств*. Действительная практика проведения учений делает эту версию одной из реальных возможностей, вследствие чего до тех пор, пока не исключена возможность начала и эскалации боевых действий вследствие недоразумений, глава государства просто не в праве бросить всё на самотек и лететь к месту катастрофы.

[2] «Работы по спасению экипажа “Курска” запоздали по вине военного руководства России, как минимум, на трое — четверо суток», — оценка И.Хакамадой проведения спасательной операции.

[3] «Экипаж атомохода стал заложником тупости и лживости российских адмиралов», — Павел Дроздов, Егор Поскотинов “Тайна гибели «Курска»”, «Питер в “Московском комсомольце”», 24.08 — 31.08.2000.

[4] Например, “Час Пик”, № 36 (117), 29.08 — 04.09.2000.

[5] Например, обложка “Аргументов и фактов”, № 34, 2000; “Новый Петербург”, 24.08.2000; “Питер в «Московском комсомольце”, 24.08 — 31.08.2000.

[6] Об этом факте сообщила “Комсомольская правда” (толстушка), № 161, 1 — 8 сентября 2000 г.: ответы на телефонные звонки по «Прямой линии» Аркадия Мамонтова “Двадцать кораблей, как птицы, кружили над местом аварии” (Во время проведения спасательной операции Аркадий Мамонтов вёл прямые репортажи с борта крейсера “Пётр Великий” из района гибели “Курска”).

[7] За что отчасти и поплатились: 27 августа 2000 г. вспыхнул пожар на Останкинской телебашне — одном из символов отечественных СМИ. Прекращено вещание многих теле- и радиопрограмм на Москву и Московскую область. Это не «мистика» случайного и беспричинного невезения: это указание Свыше на принципиально порочный характер освещения событий средствами массовой информации России, но это ещё не расплата за начатую средствами массовой информации в перестройку (с 1985 г.) кампанию некрофилии, бреда и заведомой лжи, одним из эпи-

➔➔➔

Собственно ***это всё — вышеназванное в совокупности*** *— и является причиной гибели людей и корабля.* Всё остальное — просто жизненная конкретность: для прошлого не имеет значения, какими путями повседневная недобросовестность многих и многих, включая и тех, кто до 14 августа даже не знал о существовании АПЛ “Курск”, привела к этой трагедии. *Для будущего же имеет значение не устранение этих путей, а преодоление повседневной недобросовестности, свойственной большинству россиян как образ жизни.* Но и это общие слова, требующие наполнения определённым смыслом.

Некоторые СМИ в очередной раз забеспокоились о престиже страны, о том, как скроить «хорошую мину при дурной игре»:

«“Все мы в подводной лодке “Россия”. Наконец эти слова были сказаны Артёмом Троицким в программе “Антропология”. Но если бы они не были сказаны в этой программе, они были бы сказаны в какой-нибудь другой. Рождается новый общенациональный символ. И если “Курск” тонет всего только один трагический раз, то престиж страны и власти с клеймом подводной лодки, несомненно, будет тонуть всё ближайшее десятилетие. Престиж страны ещё в меньшей степени возможно будет поднять понтами (простите случайную описку, я хотел написать «понтонами»), чем несчастный “Курск”.

Рождению эпохального мифа будет, наверное, способствовать и “тайна” “Курска”, невольно созданная военным командованием, пока они запудривали мозги президенту.

Ведь не естественные, а таинственные силы утащили “Курск” на дно — то ли НЛО, то ли диверсанты. А может быть, Годзилла[1]. «Мы с таким не сталкивались никогда», — в один голос твердят “специалисты”, причём не уточняют, с чем «с таким». Какие-то непонятные причины мешают решить нельзя сказать что элементарную, но на поверхностный взгляд — стандартную инженерную задачу: поднять конкретное тело (размер, масса) с небольшой, в общем-то, глубины *(“На мелководье нельзя было ракету запускать”)*. В определённых климатических условиях — море, конечно, северное, но дело-то происходит летом.

Тут вообще странная штука получается: с самого начала говорят о страшном шторме и тумане, а ТВ дает картинку — солнце и небольшая волна. Технология понятна (это она специалисту понятна, но не рядовому обывателю): подклеивается старая картинка. Но дать-то нормальную картинку в реальном режиме времени техника России ещё позволяет!

А сюжет про ил! Который засасывает подлодку со скоростью, превышающей скорость приближения иностранных спасателей. Они приплывут, а лодки там... уже нет. Засосало[2]. Это — фильм ужасов, сочинённый драматургами ВМФ, от которого действительно шевелятся волосы на голове, потому что непонятно, чего ж им непонятно. Непонятное пугает и притягивает одновременно.

Владимир Соловьев из “Независимой газеты” пишет, что по совершенно непонятной причине не используются глубоководные водолазы. *«Они при любой видимости под водой и любой скорости подводного течения способны установить прямую телефонную связь с данным типом подлодки и спасательными службами на поверхности, подвести кислородное оборудование и даже воздухопродувные средства. Такие водолазы способны работать на глубине до 160 метров».*

Возможно, это обычная глупость и глубоководных водолазов точно так же снесёт течением, но ясно и другое: военная инженерная мысль России оказалась совершенно не готова к тому, что на свете бывают течения, а море вообще мокрое. Тотальная маргинализация профессиональных кадров.

И опять же в копилку аргументов в споре между Сергеевым и Квашниным, которого ещё недавно все демократические издания осудили за “диссидентство”: *«После всего произошедшего в Баренцевом море у всякого нормального человека закрадываются большие сомнения. Возникают и вопросы: всё ли рационально выстроено в нашей армии и флоте. К чему, скажем, содержать огромный и весьма дорогостоящий атомный флот, если нельзя обеспечить его боевые выходы даже на три дня?»*

Иными словами, стоимость технического обслуживания совокупности оборудования России должна составлять определённый процент от объективной стоимости этого оборудования. Иного не дано.

Но вернемся к тому, с чего начали. *«Мы все в этой подлодке».* Конечно, Троицкий — человек рок-тусовки, ему простительны безответственные образные сравнения, однако этим они и ценны. На са-

---

зодов которой стало освещение трагедии “Курска”. При этом выяснилось, что 39 % опрошенных москвичей — придатки к телевизору, а не люди: они ощущают дискомфорт вследствие невозможности смотреть сериалы.

[1] Кто не знает: Годзилла — монстр, динозавр-гигант из одноимённого западного фильма.

[2] Смех напрасный: океан не деревенский пруд, есть в морях места, где затонувшее судно <за несколько суток> способно так уйти в донный ил, что <— в лучшем случае —> только мачты торчать будут.

мом деле, человек тусовки всегда оказывается ближе к рождению общенационального символа, чем аналитик. Хотя и аналитик вполне мог предсказать: трагедия с "Курском" рано или поздно перерастёт собственно факт трагедии и президент это должен был вовремя почувствовать.

Что должен почувствовать президент — отдельный сюжет. В этот сюжет уже походя вклеили Глеба Павловского, который якобы посоветовал президенту не мельтешить, а спокойно отдыхать — вместо того, чтобы давать ритуальные указания специалистам. Если такой совет когда-нибудь имел место быть, то он был абсолютно оправдан (на момент совета). Выезжая на места бесчисленных катастроф, наш президент вскоре бы превратился в отпевалу. А главным государственным администратором пришлось бы назначить кого-нибудь другого.

Но с другой стороны, президент должен (обязан) уметь соотноситься с рождающимися не по его воле общенациональными символами, понимать разницу между катастрофой и катастрофой, и в этом смысле он не имеет права на отдых.

Спросим по-другому. Какого уровня проблема однозначно должна поднимать президента со стула? Она уже возникла или ещё нет? И как он на неё должен реагировать?

Сегодня Путина давят моральным фактором. *«Он, как Верховный главнокомандующий, не имеет права находиться в отпуске в тот момент, когда его подчиненные — моряки Северного флота — оказались в столь драматической ситуации»*, — гвоздит Путина к позорному столбу Борис Немцов. Как будто, если бы Путин сам оказался в этой лодке, было бы лучше.

Что, кстати, в русле альтернативной истории[1] не исключено — наклонности президента вполне могли его привести и к этому финалу. **На секунду представим глубину возникшего бы тогда кризиса**[2].

«Но мы все в этой подлодке, — расширяет понимание драматизма ситуации Артем Троицкий и продолжает, — *у нас тоже заканчивается электричество на Дальнем Востоке, нет воздуха — в смысле, нет возможностей реализовываться. Десять лет назад я на что-то надеялся, а теперь вижу, на мой взгляд, нас спасти может только внешнее правление*[3]*...»*

Справедливости ради отметим, что именно в связи с гибелью "Курска" Путин выступил в духе Троицкого: он отдал небывалое в истории Вооруженных Сил России решение принимать помощь западных стран. Это был настоящий исторический президентский ход. Психологические последствия его могут быть самыми неожиданными, ведь таким образом оказался сломан один из стереотипов. Однако, отдавая должное трезвости и взвешенности суждений Путина *(«Чиновники высокого ранга, не специалисты, только мешают на местах событий...»)* приходится всё же заметить: гибель объекта стоимостью около миллиарда долларов — одна двадцатая бюджета или транш МВФ — должна была заставить президента прервать отпуск и вынудить его и на другие президентские решения. Это непреложные правила сценария» (цитата с сайта SMI.RU, 21 августа 2000 г.).

Хоть эта публикация эмоционально взвинчена и главное — бесплодна в смысле отсутствия в ней выводов, жизненно необходимых для построения приемлемой общественно политической перспективы, исключающей автоматическое порождение техногенных аварий и катастроф впредь, но не только Россия, но и вся планета Земля в наши дни действительно во многом подобна терпящей бедствие подводной лодке, и как не изумятся многие, Россия — ныне её «центральный пост»:

У всего экипажа подводной лодки одна общая судьба — если победа, то победа всех, если гибель — то прочный корпус (их общий дом при нормальной службе) становится их общей могилой, даже если роковую ошибку или преступную небрежность допустил кто-то один.

Трудно в нынешней цивилизации найти иное место, где все были бы столь же *зримо равны перед судьбой,* как на подводной лодке[4]. Однако, если на настоящей подводной лодке бедствие касается всех и

---

[1] Так называемая «альтернативная история» нравственно обусловлена: иной состав участников порождает иную алгоритмику коллективной психики. В конкретно рассматриваемом случае при другом составе команды на борту "Курск" мог вернуться в базу после учений как из обыденного плавания. (2002 г.).

[2] И это — правильная постановка вопроса. Но она не делает чести уму Б.Немцова и тех, кто с ним согласен.

[3] И эта жажда сытного и беззаботного благополучия под «внешним правлением», свойственная многим российским обывателям, и изрядной части правящей интеллигенции, прежде всего, — наглядный показатель того, кто есть враг внутренний, и без того доведший страну до необходимости освободить её от наследия десятилетий по существу правления извне, прошедших после устранения И.В.Сталина.

[4] «We all live in *yellow* SUBMARINE…», — пели когда-то «The Beatles». Почему в жёлтой? — это особый вопрос жизни нынешней глобальной, и, прежде всего, — Западной региональной цивилизации.

каждого, и от него невозможно укрыться, даже трусливо юркнув из аварийного отсека в соседний, то в России, как это видно даже из тона цитированной публикации, подавляющее большинство, — не взирая на бедствия последних десятилетий, — упорно занимает позицию пассажира:

«Вы — власть — меня обеспечьте всем и спасайте, а я пока «пивком пооттягиваюсь», бабки сделаю, по моде приоденусь и раскрашусь, сериал по «телеку» посмотрю, дачу построю, «тачку» сменю и т.п.: жить надо прямо сейчас — бери от жизни всё».

И примерно так “мыслит” большинство и за рубежом, что и проявляется в буйно помешанном цветении шоу-бизнеса в период глобального биосферно-экологического “кризиса”, а по существу — глобального биосферного бедствия.

Но “пассажирам” нет места на подводных лодках, и потому *в России,* где все *действительно незримо объединяют в себе ключи судьбы глобальной цивилизации планеты Земля, даже если они этого не осознают,* так дальше дело не пойдёт.

> Мы — «центральный пост», и потому придётся всем изживать в себе то, что привело к гибели людей на борту АПЛ “Курск”, тем более, что *прямо или косвенно её виновниками являются большинство взрослого населения России,* хотя многие настаивают на своей непричастности к конкретной трагедии и полной невиновности в ней.

Они даже занимают позу обвинителя и уже сейчас, не обладая достоверной информацией о событиях, возлагают вину на тех, кого им показали СМИ, отказываясь принять к рассмотрению другие факты, не желая подумать о взаимосвязях разных фактов, подчас весьма удалённых друг от друга хронологически и географически.

> Но если отказаться от рассмотрения взаимосвязей подчас удалённых друг от друга географически и хронологически фактов, то можно только *назначить виновных* из числа тех, кто оказался действительно крайним, соприкоснувшись с трагедией “Курска” непосредственно и участвуя в ней в том или ином качестве. Но так невозможно выявить ни причин, ни настоящих виновников, и потому невозможно защитить будущее от подобных и более тяжёлых разнородных техногенных бедствий, предопределённость которых нынешняя глобальная цивилизация воспроизводит в своём повседневном образе жизни.

Поэтому займёмся разнообразными причинами трагедии. Они могут быть отнесены к нескольким категориям:

- так называемые «мистические», включая и психологические, о которых большинство не только не знает, но не задумывается даже о возможности их существования;
- общественно-политические, включая и финансово-экономические, всем более или менее понятны: **“Курск” — жертва реформ,** в которых постоянные моральный террор журналистики против личного состава вооруженных сил и их финансирование государством ниже уровня гарантированной безопасности повседневной службы убило и многие другие войсковые части во всех родах войск и видах вооруженных сил, хотя те ещё формально живы по отчётным документам;
- конструктивно-технические, технологические, технико-эксплуатационные, относящиеся к строительству ВМФ и подводному кораблестроению как к таковому и непосредственно к АПЛ “Курск” проекта 949А (“Антей”), — большинству неведомы и непонятны, даже среди специалистов, невежественных во многих вопросах в силу действующего режима секретности <и организации работ>;
- организационные — в масштабе Северного Флота и государства в целом в ходе проведения учений и аварийно-спасательных работ, — также большинству неведомы и непонятны.

Поэтому займёмся теми причинами, которые обязаны знать и понимать все, и будем привлекать к рассмотрению специальную информацию только в качестве иллюстраций.

2. Мистика

2.1. Что несёт нам вероучение Русской православной церкви?

Возможно, что кого-то уже покоробили слова о лицемерии иерархов Русской православной церкви, чьи молитвы о спасении экипажа “Курска” оказались тщетны *(«Какие <могут быть> упрёки? — не от патриарха же зависит исполнение молитв? — как Бог решил, так и будет: терпеть надо и верить…»);* а тем более слова о том, что лодка и её экипаж были принесены в жертву самими иерархами Русской православной церкви соответственно целям закулисных хозяев её подлинной социальной доктрины. Однако, прежде чем возмущаться казалось бы очевидной вздорностью этого обвинения, следует вспомнить некоторые факты.

Пока длилась трагедия “Курска” телевидение показало, как при спуске “Курска” на воду командир перекрестился, после чего разбил о борт бутылку с шампанским[1]. Помните ли вы, как за несколько месяцев до свершившейся трагедии телевидение показало и кадры молебна на борту атомохода в период его посещения губернатором Курской области А.В.Руцким? или уже забыли? — И тогда попы на борту лодки размахивали кадилами и кропилами. То есть подлодка была освящена по обряду православной церкви.

Спустя некоторое время после этого исполнения акта православной обрядности лодка тонет со всем экипажем, а все работы по спасению экипажа оказываются тщетными вопреки молитвам Патриарха Московского и всея Руси и полутора сотен участников Архиерейского собора из числа высших иерархов церкви. И это происходит вопреки прямому обетованию Христа:

«Истинно также говорю вам, что если двое из вас согласятся на земле просить о всяком деле, то, чего бы ни попросили, будет им от Отца Моего Небесного, ибо, где двое или трое собраны во имя Моё, там Я посреди них» (Матфей, 18:19).

В соотнесении с этим обетованием тщетность молитв первоиерарха церкви и полутора сотен представителей высшего клира свидетельствуют о ложности их вероучения, их лицемерии в вере Богу и в целом о том, что они не с Богом и не от Бога говорят людям слова на разные темы.

В эпоху каменного века таким “шаманам” соплеменники, как минимум, отказывали в доверии, а как максимум, — предавали их смерти, понимая, что к тому есть реальные основания и что бедствия — не случайное, не бесцельное и не беспричинное роковое совпадение, не трагическое стечение обстоятельств, а следствие неквалифицированного либо враждебного племени “шаманизма”. Но мы живём не во времена «первобытной дикости и невежества», и такое соотнесения факта освящения лодки с её гибелью как результатом совершения церковного обряда, а также и указание на тщетность молитв высшего духовенства верующие в православную традицию воспримут как хулу на церковь и на Бога, а происшедшую трагедию отнесут к «неисповедимости путей Господних», на которых Бог якобы всевозможными бедствиями испытует стойкость их веры. Неверующие же отнесут это — к случайным, *на их взгляд беспричинным,* совпадениям. Но неправы и те, и другие[2].

Мы же отдаём предпочтение не слепой и бессмысленной вере в ту или иную традицию при отрицании иных традиций, а осмысленному диалогу живых людей и Бога Живого на языке жизненных явлений, знаменательно несущих смысл бытия каждому, кто не отгораживается от Бога самоослепляющей верой во что-либо.

---

[1] Это было нарушением традиции, заимствованной с Запада: там бутылку шампанского о борт корабля должна разбить женщина, которая после этого становится «крестной матерью», покровительницей корабля и его экипажа. В России же до 1917 г. при спуске военного корабля на воду совершался молебен с водосвятием, и борт корабля не пачкался алкоголем. Так что в церемонии спуска на воду “Курска” выразилось смешение двух взаимоисключающих друг друга традиций и магических ритуалов. (2002 г.)

[2] Есть ещё и верующие иных конфессий, для которых гибель лодки и экипажа, осенённых православной обрядностью, — ещё одно подтверждение ложности православной традиции и знак безупречности их собственной. Но и они в своём большинстве отгородились от Бога и жизни верой в благодетельность иной обрядности по существу веры точно так же, как это сделали библейски православные.

Соответственно этому воззрению, если *праведник по совести* освятил лодку, то хранимый Богом объект не может утонуть так трагически и с таким позором. Если благословение лодки Богу не угодно, то это будет по совести *заблаговременно* известно праведнику, и он сам, исполняя Божий Промысел по совести, откажет в благословении, обличив грехи тех, кто претендует получить это благословение[1]. Это так, и об этом должно быть хорошо известно и самим верующим библейски-“православной” церкви, а тем более — её иерархам: *«И духи пророческие послушны пророкам, потому что Бог не есть Бог неустройства, но мира. Так бывает во всех церквах у святых»* (1-е Послание Коринфянам апостола Павла, гл. 14:32, 33). Но «известно» вовсе не означает для них «так и есть в жизни». Поэтому для сознания большинства иерархов и простых библейски-“православных” мирян исполнение церковно-православной обрядности на борту АПЛ “Курск” никак не является одной из причин, повлекших за собой её гибель со всем экипажем.

Или если бы гибель благословляемых во имя высоких целей однозначна была бы предопределена Свыше, то праведник благословил бы их на жертвенный подвиг за Правду Божию, и гибель воинов, осмысленно принявших заведомо смертный бой за ясно понимаемую людьми Правду, была бы понятна. Гибель же корабля со всем экипажем в ходе учений, каких было в истории отечественного флота не один десяток, — это совсем иное, и нельзя допустить, чтобы трагедия “Курска” оказалась столь же бессмысленной и бесполезной для Родины, как и гибель <экипажа линкора “Новороссийск” 28 октября 1955 г. и> экипажа АПЛ “Комсомолец” 7 апреля 1989 г.

Подумайте по совести без страха, может ли быть и то, и другое трагическими бессмысленными случайностями? — если, как заметил ещё А.С.Пушкин, «случай — мощное мгновенное орудие Провидения», а Бог — Разумен, как никто другой, Промысел Его целесообразен; и в «случайностях», в том числе и трагических, имеющих место в Его Вседержительности, есть смысл, свои причины и цели. И этот смысл дóлжно понять, дабы строить дальнейшую жизнь в соответствии с ним.

Если с этим согласиться, то трагедия в Баренцевом море — предостережение Свыше, требующее от россиян перестать бессмысленно валить все беды на «неисповедимость путей Господних» и на испытание библейски православных всевозможными бедствиями на стойкость их в вере. Если с этим не соглашаться, но упорствовать и далее в возведении на Бога напраслины якобы неисповедимости Его путей для человека, то трагедии будут продолжаться и впредь, уничтожая при этом всё большее количество носителей такой дурной веры. Пора перестать возводить на Бога напраслину и начать наконец-таки осмысленно исповедовать Промысел Божий и воплощать его в жизнь, о чём сказано: *«Пойдите, научитесь, что значит МИЛОСТИ ХОЧУ, а не жертвы»* (Матфей, гл. 9:13).

И если подходить осмысленно к вероучению Русской православной церкви, то АПЛ “Курск” погибла в полном соответствии с его предписаниями, а гибель его экипажа — мистическое убийство русских моряков разных национальностей духовными полицаями библейского глобального проекта порабощения всего человечества. Это — культовое жертвоприношение в целях осуществления вполне определённой по целям и средствам социальной магии.

Чтобы обличить это, обратимся непосредственно к Библии, изданной по благословению патриарха Московского и всея Руси.

[1] Непосредственно о таком поведении повествует история пророка Валаама (Числа, гл. 22). (2002 г.)

2.2. Подлинная «Социальная доктрина» антирусской “православной” церкви

«Не давай в рост брату твоему (по контексту единоплеменнику-иудею) ***ни серебра, ни хлеба, ни чего-либо другого, что возможно отдавать в рост; иноземцу*** (т.е. не иудею) отдавай в рост, чтобы господь бог твой (т.е. дьявол, если по совести смотреть на существо ростовщического паразитизма) ***благословил тебя во всём, что делается руками твоими на земле, в которую ты идёшь, чтобы владеть ею»*** (последнее касается не только древности и не только обетованной древним евреям Палестины, поскольку взято не из отчёта о расшифровке единственного свитка, найденного на раскопках, а из современной, массово изданной книги, пропагандируемой всеми Церквями и частью “интеллигенции” в качестве вечной истины, данной якобы Свыше), — *Второзаконие, 23:19, 20.* ***«И будешь господствовать над многими народами, а они над тобой господствовать не будут»,*** — *Второзаконие, 28:12.* ***«Тогда сыновья иноземцев*** (т.е. последующие поколения не-иудеев, чьи предки влезли в заведомо неоплатные долги к племени ростовщиков-единоверцев) ***будут строить стены твои*** (так ныне многие семьи арабов-палестинцев в их жизни зависят от возможности поездок на работу в Израиль) ***и цари их будут служить тебе*** (“Я — еврей королей”, — возражение одного из Ротшильдов на неудачный комплимент в его адрес: “Вы король евреев”)***; ибо во гневе моём я поражал тебя, но в благоволении моём буду милостив к тебе. И будут отверзты врата твои, не будут затворяться ни днём, ни ночью, чтобы было приносимо к тебе достояние народов и приводимы были цари их. Ибо народы и царства, которые не захотят служить тебе, погибнут, и такие народы совершенно истребятся»,*** — *Исаия, 60:10 — 12.*

Иерархии всех якобы-Христианских Церквей, включая и иерархию Русского Православия, настаивают на священности этой мерзости, а канон Нового Завета, прошедший цензуру и редактирование ещё до Никейского собора (325 г. н.э.), провозглашает её от имени Христа, безо всяких к тому оснований, до скончания веков в качестве благого Божьего Промысла:

«Не думайте, что Я пришёл нарушить закон или пророков. Не нарушить пришёл Я, но исполнить. Истинно говорю вам: доколе не прейдёт небо и земля, ни одна иота или ни одна черта не прейдёт из закона, пока не исполнится всё», — *Матфей, 5:17, 18.*

Это — конкретный смысл социальной доктрины Библии, злобным безумием которого заразилась правящая “элита” Руси в общении с Византией, уже умиравшей от того же самого библейского яда. И пусть православная патриотическая общественность честно ответит себе на вопрос:

> Может ли от Бога проистекать мерзостная доктрина установления расового “элитарно”-невольничьего строя, распространяемого до глобальных масштабов на основе мафиозно организованной паразитической культуры ростовщичества, обеспечивающего расовой международной мафии монопольно высокую платежеспособность на любых торгах, где нет Идеи[1]?

Хотя есть и иные мнения, — провозглашающие святость Библии как боговдохновенного писания *безотносительно к смыслу её текста и подтекста,* — но мы придерживаемся того, что приведённая доктрина — мерзость, и от Бога она исходить не может. Соответственно этому мы и действуем по свободной совести в вере Богу.

> **Но вне зависимости от ответа на поставленный вопрос, эта доктрина антирусская. И всякий, кто её поддерживает осознанно или не осознанно (участвуя в церковной жизни Русской православной церкви даже эпизодическим соблюдением её обрядности, подчиняясь сложившейся традиции), по духу своему — не русский: вне зависимости от его этнического происхождения он богоотступник и раб жидов, которые сами являются рабам хозяев этой мерзости.**

В приведённой ранее доктрине Второзакония-Исаии (по названию цитированных книг Библии) нет места ни этнически-русскому, ни общероссийскому патриотизму: у рабов нет и не может быть Родины и прав человека — у них могут быть только обязанности перед хозяевами, которые сами решают, сколько им требуется рабов и каких пород (национальностей), и чем занять каждого из них персонально, и для чего приспособить каждую из пород этих “говорящих мыслящих животных”, данных “настоящим

[1] «Никакое богатство не может перекупить влияния обнародованной мысли», — А.С.Пушкин.

людям” в услужение. И отношение всякого нормального человека как к рабам, так и к рабовладельцам лежит вне норм этики людей и области прав человека[1].

Доктрина Второзакония-Исаии — подлинная социальная доктрина АНТИРУССКОЙ “православной” ЦЕРКВИ: именно она является неотъемлемой частью писания, признаваемого всеми церквями имени Христа «боговдохновенным» «словом Божиим». <И она же — подлинная доктрина, на которую работает регулярное масонство на Западе и в России>.

Все остальные церковные благонамеренные речи, поучения о Христе и христианских добродетелях, а также принятая на поместном соборе в период гибели АПЛ “Курск” так называемая “Социальная доктрина Русской православной церкви”[2] — слова земных людей, подвластных библейскому мировоззрению, и предназначены они только для одного:

Сделать незаметной для общества античеловечную доктрину Второзакония-Исаии при её воплощении в жизнь под покровом эстетически отточенных ритуалов и благонамеренных речей церковников, это общество завораживающих[3].

И при глобальном взгляде, выходящем далеко за пределы государственных границ России и хронологических границ непродолжительной службы АПЛ “Курск” в составе её ВМФ, гибель лодки и её экипажа — одна из множества управляемых катастроф, предопределённых для библейски-“православной” России хозяевами и заправилами глобального библейского проекта порабощения всего человечества.

Дело в том, что в XX веке роль мирового жандарма хозяева библейского проекта порабощения всего человечества возложили на США. Соответственно ни одно другое государство не в праве иметь океанский флот, способный действовать во всех районах мирового океана, а тем более — эффективно сдерживать действия флота мирового жандарма, поддерживающего полицейские сухопутные операции в интересах надгосударственных международных сил, претендующих стать безраздельными заправилами Земли.

СССР во времена И.В.Сталина взял курс на строительство океанского флота, а провозглашённая И.В.Сталиным внутренняя, внешняя и глобальная политика были объективно направлены на искоренение библейского проекта порабощения всего человечества, вне зависимости от того, насколько политика СССР была эффективной и какие ошибки совершались в деле так называемого «строительства коммунизма», каким именем обозначалась политика Кремля в те времена. Соответственно библейской глобальной социальной доктрине *подлежали уничтожению и самодержавная государственность СССР, и его флот.*

Это долгая история, включающая в себя разные события и факты, как представляется многим, не связанные между собой. Но если её рассмотреть, то гибель АПЛ “Курск” — один из боевых эпизодов этой холодной войны, реально ведущейся с целью порабощения всего человечества, в том числе, и народов России уже не одну тысячу лет.

Если не лукавить и не лицемерить, то, поскольку Библия почитается “православной” церковью в качестве «истинного слова Божиего» и возводится ею в ранг «Священного писания», то доктрина Второзакония-Исаии обладает для её иерархов наивысшей приоритетностью и непреходящей значимостью в сопоставлении её со всеми прочими “Социальными доктринами” церкви. И это обвинение в Вероломстве справедливо по отношению ко всем библейским культам.

Соответственно все прочие доктрины, допускаемые к публичному обсуждению хозяевами библейского проекта в подконтрольных им странах, призваны обслуживать проведение в жизнь именно этой доктрины в конкретных складывающихся исторических и общественно-политических обстоятельствах. А все доктрины, обличающие сатанизм Библии, с точки зрения хозяев и заправил проекта, подлежат искоренению, и те, кто их развивает, будут обвинены во всех смертных грехах и преступлениях против чело-

---

[1] Соответственно подавление попыток установления сепаратистами рабовладения на территории Чечни не является нарушением каких бы то ни было прав человека, а является созданием основы для восстановления в будущем прав человека в самом же чеченском обществе.

[2] В 2000 г. её текст в интернете найти не удалось. В конце 2002 г. её текст находился на официальном сайте московского патриархата: http://www.russian-orthodox-church.org.ru/sd01r.htm . (2002 г.).

[3] В русском языке это слово содержит слова и «вор», и «ворог».

вечности хозяевами проекта, а их духовные полицаи — служители библейских культов — будут пугать этими обвинениями свою паству.

Но и признавав факт выражения сатанизма в Библии, *с которым многие не могут согласиться из своекорыстного страха крохобора потерять свою райскую посмертную долю, якобы гарантированную молитвами церкви и лояльностью субъекта её иерархам*[1], необходимо снять «покров мистики» и обнажить механизм причинно-следственной обусловленности гибели “Курска” со всем экипажем и ритуальной активности вокруг лодки и вокруг спасательной операции иерархии церкви и верующих ей мирян.

Цитированная доктрина Второзакония-Исаии действительно не предусматривает успешного развития и действий Русского флота. И соответственно её смыслу и смыслу Жизни ясно, что лодка не погибла «милостью Божией»: *Бог не есть бог неустройства, но мира, так бывает во всех церквах у святых*. Иными словами, трагедия свершилась в пределах Божьего попущения в отношении лодки и в отношении членов её экипажа и их близких. А в пределах Божиего попущения действовали естественные процессы, на которые оказали какое-то воздействие люди, прежде всего попы, отслужившие все молебны, связанные с АПЛ; а также и сами члены экипажа, при этих молебнах присутствовавшие, посетившие храмы-кумирни церкви (а также и их родственники, принявшие участие в каких-либо церковных ритуалах).

И чтобы избежать такого рода трагедий впредь, необходимо понять, что именно привело людей и корабль к гибели.

Есть два взаимно исключающих взгляда на церковную обрядность:

- обрядность объективно не влечёт за собой никаких последствий. Соответственно этому взгляду попов следует признать шарлатанами и дармоедами и принудительно трудоустроить в иных — действительно общественно полезных — сферах деятельности.
- обрядность объективно влечёт за собой последствия, которые, во-первых, неоднозначны по своему характеру и, во-вторых, неподконтрольны осознанной воле подавляющего большинства тех, кто при-

---

[1] Христианское радио «Мария» процитировало как-то письмо Ф.М.Достоевского: «Если бы кто доказал мне, что Христос стоит вне истины, я бы предпочёл остаться со Христом, а не с истиной».

Христос — в истине. Но вот представления о Христе, *целенаправленно* культивируемые в обществе, могут быть и вне истины. Но их — представления о Христе — многие отождествляют с *Христом в истине,* и заявляя о своей приверженности Христу по свойственным им представлениям отвергают и Христа, и Истину, даже если им доказать, что их представления о Христе — вне Истины.

Приведённый “парадокс” Ф.М.Достоевского — одно из наиболее ярких заявлений о холуйстве субъекта перед его же представлениями и о готовности отрицать Истину по слепому, бездумному и бессовестному предубеждению. Таким и должен быть *хороший раб “господ” иудеев:* за эту готовность тупо *служить вопреки истине* культивируемым представлениям о чём бы то ни было раввинат не попрекнёт Ф.М.Достоевского и “Дневниками писателя”, в которых он мусолил «еврейский вопрос» и «еврейско-русские» отношения<, не смея войти в рассмотрение и осмысление их существа>. Полезно также вспомнить, что Ф.М.Достоевский «русскость» отождествлял с библейски-“православной” верой, и это крайне дурно с его стороны.

знаёт необходимость соблюдения обрядности. Последние два обстоятельства и приводят к тому, что **обрядность** и таинства при осуществлении последствий свершения обряда неразрывно сопутствуют друг другу.

Оба эти два взаимно исключающих один другой взгляда представляют собой разное осмысление очевидного факта: *отсутствие механических связей и явно видимого обмена информацией (устного или текстового, художественно-образного, символически-иносказательного) между участниками какого-то одного процесса, в котором объективно выражаются последствия совершения обряда.*

Но отсутствие видимых воочию механических связей и явно видимого обмена информацией (устного или текстового, художественно-образного, символически-иносказательного) вовсе не означает, что обмена информацией между участниками процесса действительно нет. Если информационный обмен есть, но он не выявлен или не понятен, то объективные последствия всё равно будут иметь место, однако их придётся отнести к непознаваемому — к «мистике» или к «таинствам»[1].

[1] «Таинства» — термин, обычно употребляемый по отношению к последствиям обрядности, признаваемой благодетельной; «мистика» — термин того же смысла, но обычно употребляемый по отношению к обрядности, благодетельность которой не признаётся, либо отправление которой порицается. То есть отнесение одного и того же явления либо к «таинствам», либо к «мистике» магии и колдовства (и наоборот) обусловлено нравственностью, формирующей миропонимание субъекта.

2.3. О том же, но без “таинств”

Управление в его существе это — обмен информацией, преследующий осуществление вполне определённых, наперёд поставленных целей. После того, как этот вывод сделан, случайность перестаёт быть бессмысленным стечением обстоятельств, а становится целесообразным результатом управления. При этом одни и те же случайности одной стороной могут расцениваться как «трагические», а другой — как «желательные», что обусловлено реальной нравственностью каждой из сторон<, обуславливающей цели, которые каждая из сторон желает осуществить>. Поэтому необходимо выявить те связи, которые возникают в результате свершения обряда, и на основе которых протекает информационный обмен, целенаправленно приводящий к трагическим либо желательным случайностям.

Живой человек это не только клеточная биомасса, в которой протекают процессы обмена веществ. Но это ещё и общеприродные (физические[1]) поля, которые излучает эта биомасса в процессе своей физиологической деятельности. Совокупность этих общеприродных полей, излучаемых человеком, вне зависимости от того известна ли она во всей её полноте науке, либо же наука отрицает существование каких-то из видов полей, мы будем называть *«биополе»*. Без биополя невозможна жизнь в собственно человеческом смысле этого слова, поскольку восприятие мира, мышление, память — это не механические процессы, а биополевые, по отношению к которым вещество тела является разнородными волноводами и преобразователями полей, несущих информацию.

Кроме того, люди, будучи телесно отделёнными один от других особями, способны порождать биополевую систему, объединяющую многих и многих людей, на которую замыкаются через биополе все её участники, с которой все они поддерживают на уровне биополя энергоинформационный обмен. Такого рода биополевые системы в оккультной литературе, порицаемой всеми церквями, называются «эгрегоры»[2]. Эгрегоры — это самоуправляющиеся во многом системы, хотя многими эгрегорами, *и прежде всего, порождёнными практикой общественной жизни,* люди способны управлять по своей воле; а некоторые из эгрегоров, поддерживаемых обществами и общественными подгруппами, создаются на протяжении истории именно с целью управления через них процессами — как внутриобщественными, так и сопряжёнными с обществом иными процессами.

Обряд же, в котором участвуют множество людей, веруя в его полезность либо нравственно безразлично присутствуя при его отправлении, включает индивидуальную психику каждого из таких присутствующих при обряде в некий эгрегор, т.е. соучастие в обряде порождает некую коллективную психику. После этого вся информация, носителем которой является человек (намерения на будущее, профессиональные навыки и т.п.) становится достоянием эгрегора, в который человек включился осознанно или бессознательно в силу его нравственного безразличия к алгоритмике и информации эгрегора. И информация личности может быть востребована эгрегором для осуществления заложенных в него (эгрегор) целей как через сознательные, так и через бессознательные уровни психики включившихся в него людей в любой момент времени; и это может быть сделано как в режиме “автоматического” самоуправления эгрегора, так и в режиме управления эгрегором его менеджерами (магами, “шаманами”).

Что в действительности происходит под эгрегориальным водительством в отношении *множества участников одних и тех же событий, удалённых друг от друга, никогда не видевших друг друга, не подозревающих о существовании друг друга?* — в процессе свершения событий знают все они вместе взятые. При этом каждый знает своё, и как правило никто из них не видит эгрегориально управляемого процесса в целом. Если информационно-алгоритмическое[3] содержимое эгрегора не вызывает нравственно обусловленного неприятия у человека, то для человека оказывается незаметным тот факт, что его воля действует под водительством эгрегора в русле эгрегориального алгоритма. Будучи коллективным биополем (духом) множества удалённых друг от друга на тысячи километров людей, эгрегор многократно пре-

---

[1] «Физика» по-гречески — «природа».

[2] От слова «агрегат», имеющего смысл «сборка в единое целое множества функционально различных элементов». То есть ближайший аналог слову «эгрегор» в русском языке — слово «соборность». Слово «индивид» означает «неделимый», т.е. «единичную особь». Латиноязычной паре «индивид — эгрегор» в русском языке соответствует пара «особь — соборность»<, при этом соборность по умолчанию подразумевает человечный тип строя психики её участников, что качественно отличает её от стадно-стайных и корпоративных эгрегоров, порождаемых носителями нечеловечных типов строя психики. Более обстоятельно см. работы ВП СССР “Диалектика и атеизм: две сути несовместны” и “От корпоративности под покровом идей к соборности в Богодержавии (добавление 2003 г.)>

[3] Алгоритм эгрегора — это многовариантный (в общем случае) сценарий возможных действий эгрегора во взаимодействии с жизненными обстоятельствами его участников.

восходит каждого из них как по мощи энергетики, так и по возможностям обработки информации. Вследствие этого всё то, что происходит в жизни общества под эгрегориальным управлением, подчас воспринимается людьми как сверхъестественное чудо, удивительное везение либо трагическое стечение обстоятельств.

По отношению к эгрегору человек может занимать разное положение:

- быть его менеджером, управляющим его деятельностью;
- быть исполнительным орудием — биороботом-зомби, действующим автономно на основе информации, содержащейся в психике;
- быть зомби, дистанционно управляемым на основе биополевого возбуждения содержащейся в его психике информации;
- быть энергетической или информационной «дойной коровой» или *жертвенным “бараном”*[1].

В силу способности эгрегоров к определённому “чудотворению”, далеко выходящему за пределы индивидуальных и осознаваемых корпоративных возможностей большинства, многие воспринимают эгрегоры в качестве Бога, а его менеджеров и некоторых из зомби, несущих функцию «исполнительных органов» эгрегора, — в качестве святых. Но нельзя сказать, что эгрегориальное водительство всегда плохо или всегда хорошо: *всё зависит от информационно-алгоритмической начинки, подчас многослойной, которая свойственна эгрегору (или их совокупности), в который включился тот или иной субъект или какая-то группа субъектов.*

В таком понимании биопóля человека и информационного обмена между разными людьми посредством биополей, всякая обрядность всякой церкви предстаёт как обычная эгрегориальная магия — культура (т.е. теоретические знания и практические неформализованные навыки) энергетической и информационной накачки эгрегора и управления через его посредство людьми и обстоятельствами как их жизни, так и их смерти.

> Соответственно церковные запреты на интерес паствы к оккультной литературе одной из своих сторон имеют сокрытие от понимания паствы эгрегориальной магии и ворожбы самой церкви с целью поддержания монополии определённой корпорации на этот вид власти[2].

Всё сказанное позволяет понять роль библейски-церковной обрядности в гибели АПЛ “Курск”. При совершении молебнов по библейски православной обрядности психика членов экипажа была включена в библейский эгрегор вне зависимости от того, кто из них поверил в вероучение церкви, а кто отнёсся к нему нравственно безразлично, присутствуя при акте свершения магического обряда на борту АПЛ, подчинившись воинской дисциплине. Но в этот же библейский эгрегор включена и психика личного состава ВМС США, на которые в XX веке возложена функция мирового жандарма в библейском проекте. Соответственно командиры и члены экипажей “Курска” и натовских подводных лодок управляли своими кораблями под водительством одного и того же антирусского эгрегора.

В целях деятельности этого эгрегора нет места Русскому флоту. Соответственно этому при управлении лодками двух флотов под его водительством могло произойти почти всё: от ошибки великолепно подготовленных членов экипажа в управлении технически исправным “Курском”, вследствие которой АПЛ при маневрировании “воткнулась” в грунт при полной непричастности кораблей НАТО к трагедии; до тщательно рассчитанного на эгрегориальном уровне столкновения, при котором гарантировано гибнет наша лодка, а натовская гарантировано получает повреждения, не приводящие её к гибели; или до ситуации, в которой российская лодка уничтожается *залпом* **боевыми торпедами** с натовской лодки, ко-

---

[1] Жертвоприношение — одно из средств переключения эгрегоров из одного режима функционирования в другой; один из способов разрядки матриц нежелательных переходов из одного состояния в другое; один из способов привлечения внимания общества к эгрегору в обход контроля сознания индивидов, что способствует энергетической накачке эгрегора.

В этой связи полезно вспомнить о взрыве в Москве в подземном переходе на Пушкинской площади 8 августа 2000 г.: с точки зрения магии — это ритуальное всесожжение с целью вызвать энергетическую накачку эгрегора за счет переориентации общественного внимания и перестройки настроения эмоционально не устойчивых людей на «всё плохо», что влечёт за собой порождение новых трагедий под водительством эгрегора (пусть даже анонимного эгрегора), к которому привлекается внимание: см., например, в книге Е.Аноповой “Сезам, откройся!” (Москва, «Присцельс», 1994 г.) гл. 4 «Магия 17-й Зоны», где речь идёт о некоторых аспектах магии стихии огня.

[2] Более обстоятельно вопрос об эгрегориальных религиях, в которых эгрегор, запрограммированный вымыслами людей о Боге, подменяет собой Бога, смотри в работах ВП СССР “К Богодержавию…”, “«Мастер и Маргарита»: гимн демонизму? либо Евангелие беззаветной веры”, “Диалектика и атеизм: две сути несовместны” (2002 г.).

мандир которой под эгрегориальным водительством ошибся в оценке ситуации, возникшей в ходе учений чужого флота, и отдал приказ об использовании боевого оружия[1].

Не способствует защите психики индивида от одержимости тем или иным эгрегором и повседневный рацион подводников: алкоголь в количестве полстакана сухого вина на человека за обедом — повседневная официальная норма; неофициальная норма — стакан вина через день. Сухое вино рекомендовано для размягчения каловых масс в условиях длительной гиподинамии (малоподвижного образа жизни), под воздействием которой снижается мышечный тонус и возможно возникновение запоров. Но оно же разрушает и интеллект как процесс, прежде всего его бессознательные уровни и нарушает взаимодействие интеллекта с другими компонентами психики. То же касается и табачной зависимости многих подводников, не говоря уж о том, что причиной пожара, способного повлечь и гибель лодки, может стать курение в не предназначенном для этого месте.

[1] Эта версия не столь вздорна, как многим может показаться на первый взгляд: см. далее главу 6. “Самая кошмарная версия” <и главу 8. “Какая же версия истинна?”>.

2.4. Русь и Русский флот под властью доктрины Второзакония-Исаии

Философы-историки России библейски-“православного” толка, прочитав всё сказанное о дурном воздействии библейской культуры на Русский флот, могут разъяриться возражениями: а как же победы Петра Великого? как же победы Русского флота времён Екатерины II на Чёрном, Балтийском и Средиземном морях? как же кругосветки Русского флота, открытие Антарктиды и прочие неординарные дела на море наших (библейски) православных предков?

И на это всё хорошо известное и нам есть ответ: история Русского флота началась ранее, чем началась история библейски-“православной” церкви на Руси. Во времена языческой Руси, т.е. до крещения в 989 г., ныне Чёрное море византийцы называли «Русским». И хотя в те времена Русь не совершила ничего грандиозного в области кораблестроения, тем более военного кораблестроения: морские вторжения в Византию во времена Олега совершали, конечно, не на долбленых челнах-однодревках, а на «набойных лодьях»[1], — но и этот флот был способен принудить Византию к заключению мира: щит Олега на вратах Царьграда появился после того, как Олег пришёл с флотом, поставил корабли на колёса, и ветер вынес их по суше под стены крепости. Это были победы живого Русского язычества над церковной мертвящей ритуальщиной. На это обстоятельство в ходе русско-турецкой войны 1828 г. намекал своим современникам Ф.И.Тютчев, да не вняли:

«Аллах! пролей на нас Твой свет!
Краса и сила правоверных!
Гроза гяуров[2] лицемерных!
Пророк Твой — Магомет!...»

«О наша крепость и оплот!
Великий Бог! веди нас ныне,
Как некогда Ты вёл в пустыне
Свой избранный народ!...»

Глухая полночь! Всё молчит!
Вдруг… из-за туч луна блеснула —
И над воротами Стамбула
Олегов озарила щит.

После побед язычников Олега и Святослава над Византией было крещение Руси, и после него — под водительством библейского эгрегора — в течение нескольких столетий Россия лишилась выходов к морям, и флота как военного, так и торгового — не стало.

Попытка воссоздать флот была при отце Петра I — «тишайшем» Алексее Михайловиче, которого многие библейски православные очень уважают за его «религиозность» (на наш взгляд, — эгрегориальную <одержимость>). В действительности же Алексей Михайлович настолько распластался под иерархами церкви, что патриарх Никон — зачинатель раскола и основатель ныне господствующей ветви библейского “православия” в России — одно время именовался наравне с царём «великим государем». Флот — корабли, построенные в царствование Алексея Михайловича на Волге, — частично сгнил, а частично был сожжён восставшими в ходе крестьянской войны под водительством Степана Тимофеевича Разина. От того флота остался только «ботик Петра Великого»[3] — «дедушка Русского флота» — лодочка, во многом декоративная, которую будущий царь Пётр подростком нашёл в сарае и привёл в состояние, пригод-

---

[1] Конструктивно схожих с норманнскими дракарами и запорожскими «чайками»; говоря современным языком, — большими (до 20 м длиной) открытыми лодками, имевшими набор (каркас), к которому крепились доски обшивки, но не имевшими палубы, с веслами и одной (редко двумя) мачтами с прямыми парусами, под которыми могли ходить при попутных ветрах, но не в лавировку против ветра.

[2] Так турки называли христиан.

[3] Ныне хранится в главном зале Центрального военно-морского музея в Санкт-Петербурге<, на возвращение здания которого в свою собственность в начале приватизации настойчиво посягали вновь появившиеся биржевики-паразиты (Военно-морской музей расположен в здании, где до Великой Октябрьской социалистической революции располагалась фондовая биржа)>.

ное для плавания. Таким образом, «тишайшему» Алексею Михайловичу, идеалу государя в глазах многих библейски "православных", Россия обязана неудачной попыткой возобновления флота и вполне успешным многовековым расколом общества, одним из следствий которого был крах исторически сложившейся государственности Русской региональной цивилизации в 1917 г.

Русский флот действительно возродился при Петре I. Но в отношениях с иерархией библейского православия Пётр был полной противоположностью своему отцу. Пётр Великий упразднил патриаршество в России и подчинил иерархию церкви государству. В фильме "Пётр I" есть эпизод, когда царь сгоняет монахов на строительство укреплений в ходе войны со Швецией и заявляет одному из попов: вы работайте, а молиться я один буду. Собственно благодаря тому, что Пётр взнуздал иерархию библейской церкви и запряг её членов работать на государство, и стало возможным возрождение Русского флота в царствование Петра. В вопросе возрождения флота, минуя иерархию церкви, царь Пётр I адресовался непосредственно к Богу: зна́ком этого является то, что один из первых линейных кораблей Русского флота назывался прямо "Гото Предистинация", что в переводе на русский язык означает «Божье Предопределение».

Того заряда, что дал Пётр Великий, России в её морских делах хватило до начала XIX века. Именно с начала XIX века в военно-морских делах России начинается разлад. Первым зна́ком был не известный большинству эпизод. В период русско-английской войны 1807 — 1812 гг. (в царствование императора Александра I) средиземноморская эскадра под командованием адмирала Д.Н.Сенявина была блокирована британской эскадрой в Лиссабоне. Принудить Д.Н.Сенявина[1] к сдаче англичане не смогли; зная его как выдающегося флотоводца, автора многих побед над турецким флотом (передовым в техническом и оперативно-тактическом отношении в те времена, поскольку он создавался под руководством специалистов Франции и Англии), вступать в бой с русской эскадрой они не рискнули. В результате был подписан договор, по которому русская эскадра была взята Великобританией «на сохранение» до конца войны. Придя в Портсмут в сопровождении английской эскадры, до заключения мира она простояла там под Андреевскими флагами, вызывая недоумение и раздражение обывателей.

Спустя полвека, по завершении крымской войны, в которой Россия потерпела поражение, один из пунктов Парижского мирного договора прямо предусматривал ликвидацию Черноморского флота. Об уничтожении Россией других флотов Запад не заикался. Но в требовании этого пункта мирного договора цели глобального библейского проекта в отношении самодержавия Русской многонациональной цивилизации выразились прямо.

Однако соотечественники наши этого не поняли, и под водительством библейского эгрегора создали флот, который с позором, какого не знала история России со времён Батыева нашествия, был уничтожен в ходе русско-японской войны[2] в Порт-Артуре и при Цусиме: героизм простых матросов и некоторых достойных командиров кораблей не смог компенсировать эгрегориального водительства в отношении правящей "элиты" империи в целом. В боях русско-японской войны погибли корабли и команды, не однократно освящённые иерархами "православной" церкви в ходе множества молебнов о даровании победы русскому оружию.

Не говоря уж о том, что военное столкновение России и Японии отвечало интересам международного сионо-интернацизма и государственным интересам Британской империи, следует отметить, что механизм трагедии военной катастрофы России в русско-японской войне — тот же самый, что был опи-

---

[1] Впоследствии возглавил трибунал, который осудил декабристов (половина проходивших по делу была членами масонских лож).

[2] Вообще-то та война должна называться *японско-русской,* поскольку Япония напала на Россию, а не наоборот. (2004 г.).

сан выше: включение психики множества индивидов в ходе соблюдения обрядности библейски-“православной” церкви в антирусский библейский эгрегор. За этим следовали их коллективные самоубийственные действия под водительством этого эгрегора на всех стадиях: от разработки концепции строительства флота и его боевого применения до его боевого применения на практике; то же касается и сухопутных сил России, но менее ярко выражено.

2.5. Попытка освобождения от библейской мерзости

Русский флот снова начал возрождаться при Сталине как океанский флот, способный воспрепятствовать деятельности любого враждебного флота. Интересно отметить, что флот в СССР стал возрождаться только после разгрома троцкизма. Пока же троцкизм был силён и властен, в СССР уничтожались не только остатки военно-морской мощи Российской империи, но и предпосылки к её возобновлению в <гипотетически возможном (в альтернативной истории)> троцкистско-советском государстве: так в 1920-е годы борцы за мировую перманентную революции продали на слом в Германию не только действительно старые корабли, исчерпавшие свой ресурс, но и те корабли, которые могли бы служить ещё пару десятков лет, а также недостроенные линейные крейсера типа “Измаил”.

Эти крейсера невозможно было достроить в 1920-е гг. по первоначальному проекту по причине того, что СССР был не способен произвести некоторые важные детали башен главного калибра, заказанные ещё до начала первой мировой войны на заводах Австро-Венгрии[1]. И хотя как линейные корабли они устарели, поскольку принципы, заложенные в их первоначальных проектах, в ходе первой мировой войны были обесценены становлением авиации как эффективной боевой силы[2], но сохранение их корпусов с законсервированными энергетическими установками открывало возможность перманентным революционерам-интернацистам (если бы им удалось победить большевиков-сталинцев) ввести в строй к началу 1940-х гг. четыре не слабых для своего времени авианосца. И уничтожение недостроенных линейных крейсеров типа “Измаил” в период всевластия психтроцкизма в СССР указывает на то, что Л.Д.Троцкий и его сподвижники не были посвящены до конца в тайну мировой “социалистической” «перманентной революции».

Здесь важно обратить внимание на то, что Троцкий и его последователи были марксистами. Марксизм — светская разновидность библейского проекта[3], вследствие чего истинные марксисты, хоть и провозглашали лозунг мировой социалистической революции и писали трактаты о революционных войнах как средстве экспорта революции, но флот — как одно из средств осуществления этого проекта — в СССР создавать не собирались (если судить по их делам с 1918 г. до конца 1920-х гг.).

И.В.Сталин марксистом не был, и океанский флот в СССР стал создаваться под его непосредственным руководством в тот период истории СССР, когда открытые троцкистские структуры были разгромлены, а нелегальные продолжали действовать, маскируя антирусское вредительство под защиту государственных интересов страны. Борьба за флот и против флота в СССР в условиях двоевластия явного сталинизма и подпольного психтроцкизма была жестокой. О последней кораблестроительной программе эпохи И.В.Сталина и борьбе вокруг неё С.Зонин в статье “Неправый суд” (“Морской сборник”, № 2, 1989 г.) сообщает следующее:

«Предусматривалось строительство 9 линейных кораблей водоизмещением по 75 тыс. тонн, 12 тяжёлых и 60 лёгких крейсеров, 15 авианосцев, более 500 подводных лодок… Между тем отношения руководства ВМФ с наркоматом, а потом и министерством судостроения складывались трудно. Авианосцы по замыслу Кузнецова и Галлера[4], становились основополагающим элементом надводного флота. В этом заключалась первая особенность программы. Вторая состояла в том, что строительство кораблей всех классов должно было вестись по новым проектам, учитывающим военно-техническим прогресс Флота за годы второй мировой воины. Такая направленность не получила поддержки руководства судостроения во

---

[1] Это обстоятельство говорит как о технической и экономической “мощи” Российской империи до 1913 г., так и о “мудрости” и “дальновидности” её политического руководства: в строительстве боевых кораблей основных классов участвуют государства, с которыми, спустя несколько месяцев после подписания контракта, страна оказывается в состоянии войны. <Кроме неудачного размещения заказов для строительства линейных крейсеров, Россия профинансировала ещё и строительство двух лёгких крейсеров для Германии, поскольку та конфисковала их с началом войны, достроила и ввела в состав своего флота>.

[2] В силу специфики общего расположения, подчинённого достижению максимальной артиллерийской мощи главного калибра при минимуме водоизмещения, на их палубах не было места, пригодного для размещения зенитной артиллерии, точно так же как и на унаследованных СССР от империи линейных кораблях типа “Петропавловск”.

[3] См. об этом наши работы “Краткий курс…”, “Время: начинаю про Сталина рассказ…”, “Оглянись во гневе”, “Форд и Сталин: о том, как жить по-человечески”, “Диалектика и атеизм: две сути несовместны”. (2004 г.).

[4] Николай Герасимович Кузнецов — в те годы Нарком ВМФ СССР; Лев Михайлович Галлер — зам. Наркома ВМФ СССР по кораблестроению и вооружению с 1940 г.

главе с И.И.Носенко, которое предпочитало не форсировать строительство авианосцев; линкоры, крейсера и эсминцы строились по откорректированным <довоенным> проектам. Кузнецов и Галлер резко возражали, утверждая, что при такой технической политике страна истратит миллиарды, а уровень кораблей будет уступать тем, которыми располагают флоты США и Великобритании».

И.В.Сталин поддержал эту программу, но Н.Г.Кузнецов и Л.М.Галлер были обвинены в передаче государственных секретов союзникам в ходе Великой Отечественной войны и предстали перед судом. Н.Г.Кузнецов был оправдан, а Л.М.Галлер осуждён и скончался в заключении в 1950 г.

> Неправильно сваливать ответственность за это на Сталина: миропонимание и воля одного человека не может подменить собой работу всего государственного аппарата и общественных организаций. В отличие от своих критиков хрущёвской эпохи и последующих времён, И.В.Сталин это понимал и во многих случаях давал кадровому корпусу государственного аппарата и деятелям общественных организаций проявить их истинную сущность<; а во многих других случаях, И.В.Сталин не был властен над аппаратом, а тем более над внутриаппаратными антибольшевистскими мафиями[1]>. В «процессе адмиралов» он лично защитил только Н.Г.Кузнецова, остальные были предоставлены государственной машине и общественным организациям — таким, какими они сложились к тому времени.

[1] На эту тему см. книгу: Ю.И.Мухин “Убийство Сталина и Берия”, Москва, «Крымский мост-9Д», «Форум», 2002 г. (2002 г.)

2.6. Горшковщина и ложь как зёрна будущих катастроф

После устранения И.В.Сталина атаки психтроцкизма на Русский флот возобновились. К тому времени Министерство ВМФ и Министерства обороны были объединены в одно Министерство обороны, вследствие чего Н.Г.Кузнецов оказался в прямом подчинении Г.К.Жукова.

Г.К.Жуков был выдающийся сухопутчик, но он не утрудил себя вникнуть в существо военно-морской проблематики[1]. Вследствие этого у него не сложились и личные отношения с Н.Г.Кузнецовым, а став прямым начальником бывшего военно-морского министра СССР, Г.К.Жуков принял активное участие в его травле. Нежелание Г.К.Жукова вникнуть в военно-морские дела и его участие в травле Н.Г.Кузнецова дают основания к тому, чтобы утверждать:

В холодной войне 1946 — 1985 гг. Маршал Советского Союза Г.К.Жуков воевал на стороне НАТО против СССР в режиме биоробота-зомби, на амбициях которого умело играли кукловоды, не искавшие мирской славы.

28 октября 1955 г. на флоте случилась очередная трагедия. В результате диверсии в главной базе Черноморского флота Севастополе был подорван доставшийся СССР по репарациям бывший итальянский линкор “Джулио Чезаре” (“Юлий Цезарь”), в Черноморском флоте получивший название “Новороссийск”. Корабль опрокинулся спустя несколько часов после взрыва и затонул. Большинство экипажа погибло. Аварийно-спасательная служба Черноморского флота оказалась не способна вывести оставшихся в живых людей из воздушных подушек в отсеках корпуса опрокинувшегося корабля.

Эта трагедия была использована для того, чтобы выгнать Н.Г.Кузнецова с Флота. После Н.Г.Кузнецова на 30 лет Главкомом ВМФ, пересидевшем нескольких Министров обороны СССР и нескольких генсеков, стал С.Г.Горшков[2].

Этому назначению сопутствовали два обстоятельства. До назначения на должность временно исполняющего обязанности Главнокомандующего ВМФ СССР в мае 1955 г. в связи с болезнью Н.Г.Кузнецова, С.Г.Горшков был командующим Черноморским флотом и в силу этого *непосредственно отвечал за организацию обороны, в том числе и противодиверсионной,* главной базы Черноморского флота в Севастополе.

Обстоятельства взрыва, организации и хода борьбы за живучесть “Новороссийска” расследовала Государственная комиссия. Ей были предоставлены и материалы водолазного и докового (после подъёма корабля) осмотра разрушений корпуса линкора. Из них следовало, что корпус корабля общей высотой 17 метров[3] прожгла кумулятивная струя направленного взрыва[4] мощностью в тротиловом эквиваленте около 1,5 тонн, которая прошибла насквозь в общей сложности 190 мм стальных корабельных конструкций, включая две броневых палубы. Сейсмическая станция в Крыму в момент взрыва зафиксировала землетрясение на дне Северной бухты Севастополя силой, которую мог обеспечить подрыв примерно полутора тонн тротила, что потом было подтверждено экспериментальными взрывами разной мощности.

---

[1] Это же касается и его преемника Р.Я.Малиновского.

Отстранение Г.К.Жукова от должности Министра обороны СССР за “бонопартизм”, хотя и было подлым и лицемерным фарсом, но всё же имело одно знаменательное в настоящем контексте обстоятельство: Г.К.Жукова *отправили (на время осуществления интриги по его отстранению от должности)* в загранкомандировку на крейсере “Куйбышев” с визитом в Югославию. Выдающийся сухопутчик ступил на палубу военного корабля, но вникать в военно-морские дела ему было уже поздно…

[2] «Назови корабль “Корыто”, он и плавать будет как корыто, и где-нибудь перевернётся и утонет как корыто», — из пояснений героя детской книжки — капитана дальнего плавания Христофора Бонифатьевича Врунгеля — о выборе имени корабля, которые в данном случае вполне применимы и к назначению С.Г.Горшкова на должность Главнокомандующего ВМФ СССР (ГК ВМФ).

[3] В первой редакции ошибочно было дано 11 метров: в действительности осадка корабля составляла 10,5 м и надводный борт в районе полубака, под которым был произведён взрыв, — 7 м. (2002 г.).

[4] «КУМУЛЯТИВНЫЙ ЭФФЕКТ (от лат. cumulo — собираю, накапливаю), концентрация действия взрыва в одном направлении» (“Большой энциклопедический словарь”, электронная версия на компакт-диске, 2000 г.).

Направленность взрыва в кумулятивных боеприпасах обеспечивается особой формой заряда: в нём имеется полость конической формы, вдоль оси которой и происходит выброс кумулятивной струи — потока продуктов взрыва и ударной волны. (2004 г.).

Народам СССР о гибели линкора, а тем более о причинах, официально сообщено не было. Но даже и в предназначенном для очень узкого круга высших чиновников совершенно секретном акте Государственной комиссии, которую возглавлял Зам. пред. Совмина СССР В.А.Малышев[1], причиной гибели линкора была названа неконтактная магнитная мина, оставшаяся на дне Северной бухты Севастополя со времён войны. Это была ложь с далеко идущими последствиями, одними из которых являются гибель АПЛ “Комсомолец” 7 апреля 1989 г. и гибель АПЛ “Курск” 12 августа 2000 г.

Ложь о причинах гибели “Новороссийска” была <почти> очевидна:

- во-первых, неконтактный взрыв поражает корпус корабля не непосредственно продуктами распада взрывчатых веществ и осколками взрывного устройства, а прохождением через конструкции корабля сформировавшегося в воде фронта ударной волны. В результате воздействия фронта гидродинамической ударной волны на корпус корабля и последующего её распространения через корабельные конструкции в радиусе нескольких десятков метров от эпицентра взрыва деформируется обшивка корпуса и расходятся её швы (образуется течь), срываются с фундаментов и ломаются механизмы, разрушаются корпусные конструкции и оборудование, заклиниваются двери и люки, лопаются лампочки и т.п.[2] При контактном же направленном взрыве кумулятивная струя наносит повреждения, локализованные зоной непосредственного её распространения, что и было выявлено при осмотре разрушений корпуса “Новороссийска” <(см. рис. 2 и 3 несколькими страницами далее)>;
- во-вторых, на вооружении ВМФ СССР и Германии в годы второй мировой войны не было мин с боевым зарядом порядка 1,5 тонн в тротиловом эквиваленте, тем более предназначенных для осуществления направленного взрыва; всё минное оружие, и, прежде всего, предназначенное для постановки с самолётов (именно так гитлеровцы минировали бухты и фарватеры) имело заряды в пределах 800 кг[3].
- в-третьих, одним из общеупотребительных способов контрольного траления[4] особо значимых районов акватории, таких как штатные места якорной стоянки наиболее важных кораблей флота на рейде, является бомбометание глубинными бомбами. Глубинные бомбы, состоявшие на вооружении ВМФ СССР в 1940 — 1950-е гг., предназначенные для сбрасывания с <лотковых> бомбосбрасывателей кораблей и катеров, имели заряд около 200 кг тротила[5]. При бомбометании их сбрасывали се-

---

[1] Вячеслав Александрович Малышев (1902 — 1957). В народе его звали «главный инженер» Советского Союза, уподобляя СССР большому заводу. Был организатором и руководителем многих отраслей промышленности страны, генерал-полковник инженерно-технической службы, герой Социалистического труда, дважды лауреат государственных премий СССР: с 1939 г. — нарком тяжёлого машиностроения; с 1941 г. — нарком танковой промышленности; с 1946 г. — министр тяжёлого машиностроения, судостроительной промышленности, транспортного и тяжёлого машиностроения, среднего машиностроения (в его ведении было создание вооружений<, включая ядерные>), председатель Госкомтехники СССР; одновременно в 1940 — 44, 47 — 53, 54 — 56 гг. зам. пред. СНК — Совмина СССР.

[2] <Именно таков был характер повреждений, полученных крейсером “Киров” в упоминавшемся случае его подрыва на донной магнитной мине 17 октября 1945 г.: были затоплены 1-е котельное отделение, погреб второй башни, и подбашенные отсеки (это около 50 м по длине корабля), на участке с 1 по 155 шпангоуты вышли из строя водоотливные и пожарные насосы, корабль в течение 10 минут принял более 1 000 тонн воды; треснул корпус турбины низкого давления № 1, что впоследствии потребовало замены на новую турбину, треснули лапы крепления турбины низкого давления № 2, были заклинены многие вспомогательные механизмы.

Характер и область локализации полученных им повреждений могут быть соотнесены со схемой линкора “Новороссийск”, приводимой нами далее. Они качественно отличались от характера и области локализации повреждений, полученных “Новороссийском”, на котором непосредственно после взрыва были целы и сохранили работоспособность главные и вспомогательные механизмы вне зоны распространения струи взрыва и вызванного им первичного затопления>.

Соответственно <необходимости обеспечения боевой живучести кораблей> после второй мировой войны во всех военных флотах мира одним из расчётных случаев при оценке прочности корпусов кораблей, прочности и работоспособности корабельного оборудования является воздействие ударной волны неконтактного взрыва. Это касается как надводных кораблей, так и подводных лодок.

[3] В первой редакции ошибочно было указано до 500 кг. Германская авиационная мина-бомба ВМ-1000 при полной массе 985 кг содержала 735 кг взрывчатки. (Б.А.Каржавин, “Тайна гибели линкора «Новороссийск»”, СПб, «Политехника», стр. 215). (2002 г.)

[4] Траление — поиск и уничтожение морских мин. (2004 г.).

[5] Лотковый бомбосбрасыватель представлял собой наклонную плоскость, огороженную бортиками, которая свешивалась с палубы за корму катера или корабля. Предназначенные для них глубинные бомбы по своему внеш-

➔➔➔

риями по-нескольку штук, и от их взрывов всякая магнитная мина, оказавшаяся в зоне поражения взрывом, у которой, допустим, был заклинен взрыватель или прибор кратности, вследствие чего она действительно могла уцелеть при обычном тралении, неизбежно сдетонировала бы. <Но даже если детонации не происходило, то прохождение ударной волны взрыва глубинной бомбы через конструкции мин повреждало их, после чего они утрачивали способность взрываться под воздействием физических полей кораблей в штатных для них ситуациях. После взятия Севастополя (9 мая 1944 г.) в период с 5 июля по 3 ноября 1944 г. Севастопольские бухты были протралены, в том числе дважды бомбометанием: первый раз с интервалом сбрасывания глубинных бомб 70 м, второй раз с интервалом сбрасывания глубинных бомб 50 м.

- в-четвёртых, в 1949 — 53 гг. в Севастополе было произведено обследование водолазами всей причальной линии на ширину 100 м. Кроме того, в 1950 г. было произведено обследование мест якорной стоянки кораблей. Было обнаружено 26 неконтактных мин, 2 якорные мины и другой боезапас. Разоружение найденных мин показало, что взрыватели всех мин были неисправны, вследствие чего мины не реагировали на тралы и не были уничтожены при обычном тралении[1] (при этом было выявлено, что неисправности многих мин были результатом явного саботажа на заводах-изготовителях в Германии и оккупированной Европе).

Обратимся к рис. 2, который взят из книги Б.А.Каржавина “Тайна гибели линкора «Новороссийск»” (СПб, «Политехника», 1991, стр. 52). От рисунка в названной книге приводимый далее рисунок отличается тем, что на нём дополнительно показана предположительная возможная граница разрушений обшивки и днищевых конструкций корпуса в случае истинности официальной версии подрыва корабля на донной магнитной мине времён Великой Отечественной войны[2].

нему виду походили на обычные стальные цилиндрические бочки для бензина. Бомбы укладывались в лоток бомбосбрасывателя по нескольку штук. Когда стопор бомбосбрасывателя открывался, то глубинные бомбы под собственным весом на ходу корабля скатывались за борт и тонули. На заданной глубине гидростатический взрыватель обеспечивал подрыв заряда. (2004 г.).

[1] Эта информация относится и к рассмотрению версии о подрыве АПЛ “Курск” на затерявшейся или дрейфующей мине времён Великой Отечественной войны. (2002 г.).

[2] По аналогии с приведённым в одной из предыдущих сносок описанием повреждений, полученных крейсером “Киров” при подрыве на донной магнитной мине 17 октября 1945 г., но с локализацией соответственно эпицентру взрыва под днищем “Новороссийска”.

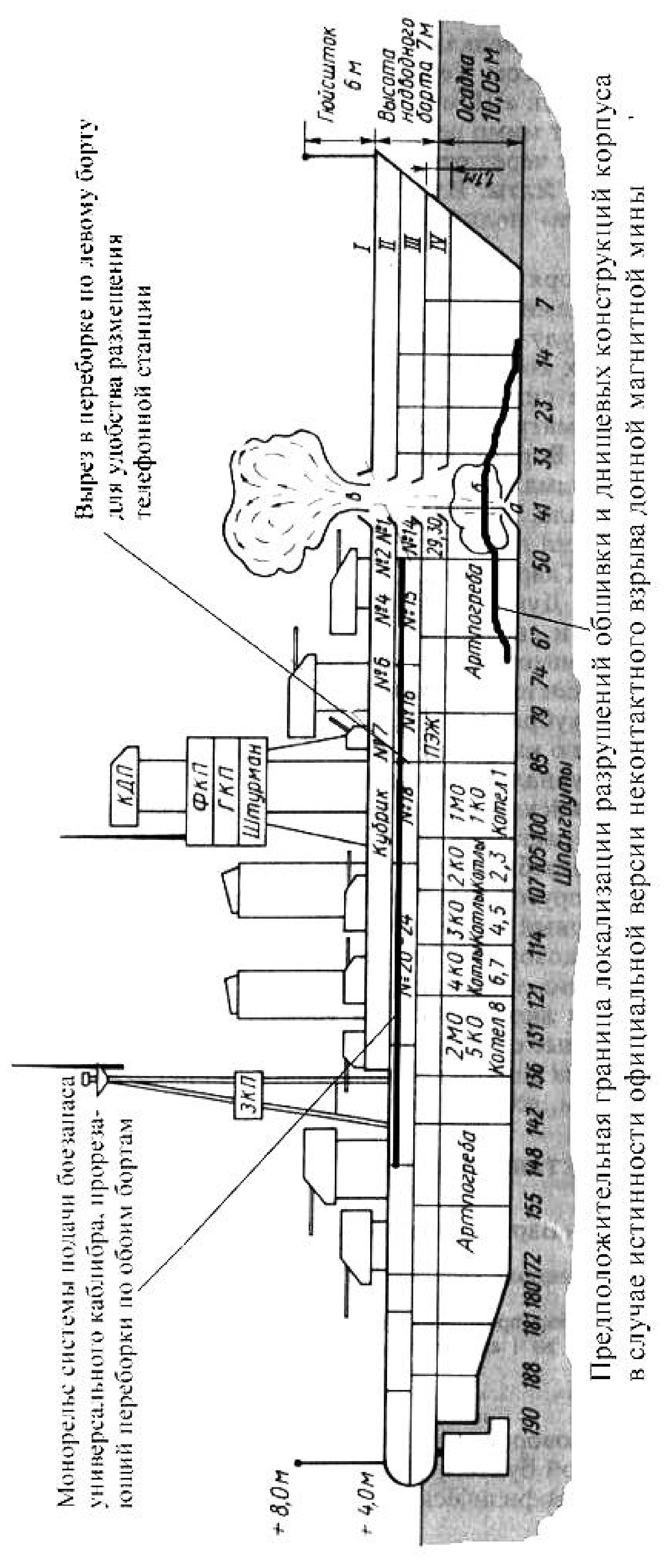


Рис. 2. Схема повреждения взрывом линкора “Новороссийск”

(Рисунок добавлен в 2002 г.).

Кроме того, выносками с надписями на нём отмечены особенности конструкции корабля, сыгравшие неблагоприятную роль в развитии аварии: монорельсы подачи боеприпасов (вдоль обоих бортов), прорезавшие все “водонепроницаемые” переборки на своём пути (и соответственно в каждой переборке под монорельсом — люк (дверь), через который должен был пропускаться контейнер с боезапасом при работе системы); вырез в “водонепроницаемой” переборке на 85 шпангоуте[1], сделанный для удобства размещения телефонной станции в одном помещении.

На схеме также видно, что переборки на третьей палубе не совпадают с переборками на четвертой. Несовпадение “водонепроницаемых” (в кавычках вследствие наличия монорельсов системы подачи боеприпасов, прорезающих переборки) переборок третьей и четвертой палуб воспроизвело в гибели линкора «эффект “Титаника”»: при нарастании дифферента на нос и появлении крена вода, распространяясь по третьей палубе сквозь дырявые и не на должном месте стоящие переборки, заливала сверху нижерасположенные помещения.

На рис. 3 представлен снимок, взятый из той же книги — “Тайна гибели линкора «Новороссийск»” (фотография в группе вклеек после стр. 240). Он сделан после подъёма корабля. Вдоль плавающего кверху днищем корпуса линкора находятся судоподъёмные понтоны, на днище рядом с пробоиной стоит группа людей. Вверху кадра видны смонтированные на днище компрессорные станции и другое оборудование, необходимое для обеспечения работ и поддува понтонов и корпуса при транспортировке.

Рис. 3. Вид на пробоину в днище линкора “Новороссийск”

На этой фотографии хорошо видны локализация и характер разрушений при поражении корпуса корабля подводным контактным взрывом. Кроме того, хотя водолазный осмотр дна 30 октября 1955 г. выявил воронку на дне Северной бухты на месте стоянки линкора, однако по мнению водолаза, осматривавшего воронку, взрыв произошёл не на грунте, а выше — над грунтом, под днищем линкора (“Тайна гибели линкора «Новороссийск»”, фотокопия рапорта командира отделения водолазов старшины 1 статьи Яковлева на вклейке перед стр. 193).>

Вопреки этим фактам Государственная комиссия пошла на подлог и своим заключением о причинах подрыва линкора “Новороссийск” <по существу> сняла с С.Г.Горшкова обвинение в преступной халатности, выразившейся в неудовлетворительном состоянии <и функционировании *системы*> противолодочной и противодиверсионной обороны главной базы Черноморского флота в Севастополе, вследствие чего один из кораблей флота был уничтожен не установленными диверсантами-профессионалами.

<В.А.Малышев вскорости расплатился за ложь о гибели “Новороссийска”. Хронология его нравственно-этически (т.е. греховно) обусловленной смерти такова: в 1955 — 1956 гг. под его руководством работала Госкомиссия по расследованию причин гибели линкора “Новороссийск”; 16 декабря 1956 В.А.Малышев праздновал своей день рождения с семьёй на даче, и в этот день у него проявились симптомы острого лейкоза (одно из объяснений <его возникновения> — последствия участия в испытаниях ядерного оружия и радиоактивного облучения); 20 февраля 1957 г. он умер на 55 году жизни (тоже, знаменательно: “Новороссийск” погиб в 55 году).>

В отличие от него С.Г.Горшков прожил долгую жизнь. И вся дальнейшая деятельность С.Г.Горшкова на посту ГК ВМФ СССР показывает, что он был подневолен остававшимся в тени агентам влияния. Под его руководством в хрущёвские времена (во второй половине 1950-х гг.) была свёрнута кораблестроительная программа, унаследованная от времён Н.Г.Кузнецова; были устранены с флота офицеры и адмиралы, сторонники продолжения военно-технической политики ВМФ, разработанной под руководством Н.Г.Кузнецова и Л.М.Галлера; в хрущёвские времена (под лозунгом «перековки мечей на

[1] Шпангоут — поперечное ребро жёсткости, к которому крепится бортовая обшивка судна; является частью набора корпуса судна. Набор корпуса — совокупность балок, придающих корпусу заданную форму и вместе с наружной обшивкой обеспечивающих ему жёсткость и прочность.

Шпангоуты в отечественной традиции нумеруются по направлению от носа к корме. Расположение переборок, устройств, возникновение повреждений по длине корабля обычно характеризуется номером шпангоута. (2004 г.).

орала»[1]) <было прекращено проектирование новых кораблей, отвечавших военно-морской доктрине Галлера-Кузнецова;> были уничтожены новейшие построенные корабли, в проектах которых был <отчасти> учтён боевой опыт войны, но сохранены в строю устаревшие корабли того же назначения ещё довоенной постройки[2]; была пересмотрена военно-морская доктрина. А с начала 1960-х гг., большей частью уже в брежневские времена, под вздорную военно-морскую доктрину был создан избыточно многочисленный флот, не являющийся военно-морской силой по двум причинам:

- отсутствию в его составе авианосцев[3];
- **качественному** отставанию от подводных лодок стран НАТО отечественных атомных подводных лодок в скрытности (шумности, прежде всего), в средствах освещения обстановки и целеуказания (это главная причина множества столкновений отечественных подводных лодок с подводными лодками НАТО: наши не слышат натовских, а те, *осуществляя ближнее слежение*[4] *на дистанции несколько сотен метров в кормовых полусферах наших лодок,* не всегда успевают уклониться от столкновения, когда наши лодки внезапно совершают тот или иной манёвр);
- <неразвитостью инфраструктуры базирования и тылового обеспечения по отношению к корабельному составу и численности личного состава;
- неготовности Минсудпрома к комплексной модернизации находящихся в строю кораблей и судов прошлых лет постройки и утилизации отслуживших свой срок>.

Всё это происходило под водительством библейского эгрегора, но не его церковной ветви, как это было до 1917 г., а светской — марксистской — ветви. В ВМФ этот эгрегор олицетворяли одержимые карьеризмом С.Г.Горшков и его присные, под руководством которых изводили на нет реальную военно-морскую мощь СССР, распыляя производительные силы страны на тупиковых <«экзотических»> на-

[1] Один из тезисов в книгах Исаии, доктрину которого мы цитировали ранее, относящийся к завершающему этапу её осуществления, когда всем уцелевшим народам предстоит начать покорно работать на “господ” Мира иудеев. Книга Исаии, гл. 2:

«1. Слово, которое было в видении к Исаии, сыну Амосову, о Иудее и Иерусалиме. 2. И будет в последние дни, гора дома Господня будет поставлена во главу гор и возвысится над холмами, и потекут к ней все народы. 3. И пойдут многие народы и скажут: придите, и взойдём на гору Господню, в дом Бога Иаковлева, и научит Он нас Своим путям и будем ходить по стезям Его; ибо от Сиона выйдет закон, и слово Господне — из Иерусалима. 4. И будет Он судить народы, и обличит многие племена; и перекуют мечи свои на орала, и копья свои — на серпы: не поднимет народ на народ меча, и не будут более учиться воевать».

Так что, разоружение разоружению — рознь, мирная жизнь безраздельно утвердившемуся рабству — рознь. Н.С.Хрущёв засвидетельствовал свою верноподданность доктрине Второзакония-Исаии: он подарил ООН скульптурную композицию, выполненную Е.Вучетичем, с названием “Перекуём мечи на орала”, которая ныне стоит перед зданием ООН в Нью-Йорке.

[2] В их числе были сохранены крейсера “Киров”, “Молотов” — довоенной постройки; новейшие крейсера Пр. 68 бис и Пр. 82 были порезаны на металлолом, крейсера Пр. 66 не были начаты постройкой.

[3] В настоящей работе под авианосцем понимается корабль, длиной не менее 310 метров по ватерлинии, 1) не имеющий трамплина, 2) обеспечивающий катапультный старт самолётов, 3) обеспечивающий посадку самолётов на посадочную полосу на палубе, их последующее торможение специальными системами, называемыми аэрофинишёрами, а в случае незацепления тормозного крюка самолёта за трос корабельного аэрофинишёра — возможность ухода садящегося самолёта на второй круг (для этого посадочная полоса размещается под углом к плоскости симметрии корпуса авианосца так, чтобы за её окончанием было свободное воздушное пространство).

Вместо полноценных авианосцев, начиная с 1970-х гг., были последовательно построены 4 ублюдочных «тяжёлых авианесущих крейсера», предназначенные для самолётов с вертикальным (а в последствии с укороченным) взлётом и посадкой: “Киев”, “Минск”, “Новороссийск” (проданы на слом заграницу в 1990-е гг. по причине невозможности поддерживать в пригодном для эксплуатации состоянии и отсутствия самолётов нового поколения), “Баку” (последний был переименован в “Адмирал Горшков” и ныне предложен для покупки Индии). Кроме них был построен один “недоавианосец” под самолёты со взлётом с трамплина и посадкой на аэрофинишёры (как на настоящих авианосцах): “Тбилиси”, переименованный сначала в “Брежнев”, а ныне плавающий под именем “Адмирал Кузнецов”. Два “недоавианосца” — “Варяг” и “Ульяновск” — не были завершены постройкой, поскольку их строительство за рубежом (на Украине в Николаеве) Россия в ходе реформ не могла ни профинансировать, ни обеспечить оборудованием, ранее производившимся во всём Советском Союзе. После этого Украина мучается в попытках продать “Варяг” <(в 2001 г. всё же продала)> или переоборудовать его под плавучий космодром, а “Ульяновск” был разобран на металл прямо на стапеле.

[4] С целью их уничтожения в угрожаемый период или при начале войны <даже> без применения ядерного оружия, как об этом сообщала военно-морская открытая печать США в конце 1980-х гг.

правлениях, в результате чего к 1985 г. была создана иллюзорная морская мощь, в действительности таковой не являющаяся.

А если более конкретно, то гибель АПЛ “Комсомолец”, гибель АПЛ “Курск” — закономерный итог порочности концепции подводного кораблестроения, унаследованной от времён С.Г.Горшкова. Понимание порочности горшковской концепции строительства ВМФ в целом и подводного кораблестроения, в частности, требует специальных знаний, и потому в этом разделе мы не будем рассматривать эту тему.

Тому, кто возражает против сказанного, насмотревшись красивых фотоальбомов о флоте времён конца застоя или начала перестройки <(“Океанскй щит Страны Советов”, Москва, «Планета», 1987 г.)>, начитавшись книг, подобных книге Максима Калашникова “Сломанный меч империи” («Крымский мост-9Д», «Палея», «Форум», 1999 г.) и обзору “Отечественные атомные подводные лодки” (в журнале “Техника и вооружение”, май — июнь 2000 г.) или по каким-то другим причинам, — следует подумать о том, что разрабатывают *концепцию флота,* проектируют и строят корабли точно такие же по нравам и характеру россияне, как и те, что проектируют и строят жилые дома, выпускают “Жигули”, делают мебель и шьют одежду. **И мы, россияне, <на протяжении всей послесталинской эпохи> задумываем, проектируем и строим военные корабли так же плохо[1], как и делаем всё то, с чем мы же все сталкиваемся в повседневном быту.** Единственная разница между всем этим повседневно бытовым и воо-

---

[1] Что касается именно “Курска”, то его аварийный буй не всплыл на поверхность в автоматическом режиме после гибели лодки и затопления третьего отсека (где расположен пульт управления его отдачей, включая и автоматический режим отдачи) потому, что в приёмном отверстии датчика затопления была обнаружена технологическая заглушка, не снятая в процессе монтажа системы управления отдачей буя. Поэтому после того, как отсек был затоплен и лодка погрузилась на глубину более 85 метров, датчик не сработал, и сигнал на автоматическую отдачу буя система не выдала. Об этом сообщила “Российская газета” от 29.08.2002 г. в статье “Антигосударственная тайна”.

При этом, надо думать, и производители работ, и военпреды расписались в соответствующих актах, что всё сделано так, как того требует технологический процесс монтажа системы на борту корабля. (2002 г.). Однако, найти виновных невозможно, поскольку приёмо-сдаточные и технологические документы на монтаж этого устройства уничтожены по причине истечения нормативных сроков их хранения (лодка может быть в эксплуатации несколько десятилетий, а документы, на основании которых можно выявить виновных в неработоспособности её *устройств, в том числе, и устройств однократного применения,* хранятся лет 5. (2003 г.).

ружением: *вооружение задумывается, проектируется и производится за грифами секретности от «секретно» до «особой важности».* И за этими же грифами сокрыты все реальные пороки военной техники точно так же, как и все реальные и мнимые достижения в этой области. Вследствие этого пороки сокрыты от ничего не ведающего о них большинства.

И если лодка самая большая в мире (Пр. 941 «Тайфун») или американцы таких не строят (Пр. 949А «Антей»), то это вовсе не означает, что она самая лучшая в мире или её вообще следовало строить. О превосходстве над лодками противника можно говорить только по достижении превосходства в «потаённости», что понимал простой русский крестьянин Ефим Никонов, в петровские времена предложивший построить «потаённое судно»: с той поры менялись только содержание понятия «потаённости» и технико-технологические способы достижения «потаённости». Но в XX веке этого понять не могут ни многие адмиралы, ни некоторые академики-кораблестроители, ни болтливые журналисты[1].

А кроме разработчиков и строителей есть ещё эксплуатационники: Чернобыль дело общее — проектантов, строителей и эксплуатационников.

[1] В первой редакции этот абзац был вынесен в сноску.

3. Что может показать правду

В военно-морских трагедиях традиция предписывает возлагать всю ответственность на погибших и непричастных: за гибель “Новороссийска” среди прочих был наказан его командир <капитан 1 ранга Александр Павлович Кухта>, бывший в день аварии в отпуску в санатории за сотни километров от Севастополя, но высшие начальники, чья преступная нераспорядительность привела к гибели людей, отделались лёгким испугом, а С.Г.Горшков пошёл на повышение; в аварии и гибели 16 человек при затоплении АПЛ К-429 в 1983 г. был обвинён её командир, а не “работяги”, выполнившие перед этим “ремонт” на лодке, в результате которого оказалась неисправна система вентиляции, через которую внутрь лодки поступила вода при пробном погружении, и не пославший лодку со сборным некомплектным экипажем в море в обход стандартной процедуры приёмки корабля у ремонтного завода адмирал Ерофеев, породнившийся через жену с Г.А.Алиевым (членом политбюро ЦК КПСС<, а после государственного краха СССР ставшего вторым президентом независимого Азербайджана>)[1]; в гибели “Комсомольца” был обвинён экипаж второго состава, в своём большинстве погибший с лодкой, но бюро-проектант “Рубин” (конструктивные недостатки в проекте), ЦНИИ кораблестроения ВМФ (тактико-техническое задание, кураторство НИОКР и проектирования), аппарат Главкома ВМФ (порочная система требований к АПЛ, вытекающая из вздорной военно-морской доктрины) остались безвинны. И хотя Д.А.Романов в своей книге “Трагедия подводной лодки «Комсомолец»” убедительно показывает:

- что 1 Институт Министерства обороны СССР не разработал для “Комсомольца” необходимой эксплуатационной документации, в которой были бы даны рекомендации по борьбе за живучесть;
- что вследствие этого второй экипаж не был должным образом обучен и не знал устройства корабля, и потому был обречён совершать ошибочные действия в ходе изначально не угрожавшей гибелью аварии;
- что лодка по вине Флота вышла в море с неисправными датчиками содержания кислорода в воздухе, что открывало возможность к переобогащению атмосферы в отсеках кислородом и создавало предпосылки к пожару вообще, особенно при нештатном размещении в технических отсеках огнеопасных предметов снабжения (в седьмом отсеке, где начался пожар, был неисправен датчик кислорода, и находилось от 500 кг до 2 000 кг хлеба[2], законсервированного в спирту, а кроме того находились распределительные щиты, которые могли искрить при переключениях, и гидравлика управления рулями, которая могла загрязнить переобогащённый кислородом воздух парами и аэрозолями гидравлической жидкости и масел).

Тем не менее, он не признаёт какой бы то ни было вины в гибели корабля за бюро “Рубин” — проектантом “Комсомольца”.

---

[1] Об этой аварии сообщает “Московский комсомолец” 31.08 — 7.09 2000 г. на вкладке «Питер в “Московском комсомольце”», а уже упоминавшийся обзор “Отечественные атомные подводные лодки” причиной аварии называет ошибочные действия экипажа.

К-429 вернулась с боевой службы и стала в ремонт. Экипаж большей частью разъехался в отпуска. Но контр-адмирал Ерофеев назначил именно К-429 для обеспечения стрельб. 23 июля 1983 г. на лодке организовали сборную команду из представителей 5 экипажей вопреки тому, что при замене 30 % экипажа корабль по действующим нормам считается небоеспособным. Лодка вышла в море, имея на борту некомплект команды: 87 человек вместо 120 по штату. И по выходе в море получила приказ следовать в некий район 21, где глубины до 2 километров. Командир отказался следовать прямо в 21 район, уведомив о том что, зайдёт в бухту Саранная с глубинами до 50 метров для пробного погружения и дифферентовки лодки. Здесь при пробном погружении, через незакрывшуюся вентиляционную шахту был затоплен реакторный отсек и лодка затонула. В реакторном отсеке погибли 14 человек. Перед погружением командир по радио доложил в штаб флота о местонахождении лодки и предстоящем погружении. Однако вопреки тому, что доклада о всплытии после пробного погружения примерно через час не последовало, лодку не начали искать. Поиски начались только после того, как из затонувшей лодки в индивидуальном снаряжении вышли двое мичманов, доплыли до берега и их *живыми* <(а могли бы открыть огонь на поражение по неизвестным субъектам в гидрокомбинезонах)> подобрали пограничники. 12 часов лодка была неизвестно где, но никто из организаторов её выхода никаких мер к выяснению обстановки не принял.

[2] Хлеб там оказался судя по всему по следующей причине: проектирование АПЛ “Комсомолец” начиналось как лодки-автомата (подобно Пр. 705) ещё в середине 1960-х гг., но проектирование затянулось, автоматизацию обеспечить не удалось, как следствие численность экипажа выросла в полтора раза по отношению к начальной численности, а увеличить соответственно новой численности экипажа ёмкость провизионных и прочих кладовых в ограничениях старого проекта было невозможно, вот и распихивали по отсекам, что куда поместится. (2002 г.).

Выход в свет книги Д.А.Романова представляет интерес не только по её содержанию, но и по причине того, что "Рубину" было позволено рассекретить сведения, огласив которые, он всю вину за гибель лодки возложил на Флот, а сам предстал в глазах читателя чистеньким. **Но Флоту не было позволено рассекретить сведения, которые показывают, что самая низкая культура проектирования подводных лодок в России, доходящая до прямой лжи в предоставлении проектных сведений заказчику, сложилась именно в "Рубине"[1].**

И в происшедшей с "Комсомольцем" трагедии есть не только вина Флота, но и доля вины проектанта. Не вдаваясь в конструктивные особенности этой лодки, большей частью совсекретные и до настоящего времени, здесь затронем только один из вопросов. Известно, что есть архитектурные формы, которые окрыляют, вдохновляют людей; а есть архитектурные формы, которые психологически угнетают, подавляют, вызывая повышенную утомляемость даже при соблюдении казалось бы всех санитарных норм. Интерьер отсеков "Комсомольца" был гнетущим, на борту именно этой лодки ощущался некий специфический дискомфорт: было «неуютно» вследствие того, что её устройство было неэргономично, неэстетично, психологически угнетало человека, создавая предпосылки к ошибочности действий экипажа, судостроителей в период постройки и сдачи лодки флоту и ремонтного персонала в период проведения технического обслуживания при эксплуатации.

Эргономика и техническая эстетика — факторы плохо формализуемые, в том числе и в Требованиях к проектированию подводных лодок (ТТПЛ-67, ТТПЛ-75 и более поздние руководящие документы), на которые ссылается Д.А.Романов, но с эстетикой и эргономикой у других проектантов подводных лодок ("Лазурита" в Нижнем Новгороде и "Малахита" в Ленинграде-Петербурге) даже при всех пороках ТТПЛ разных лет дело обстояло всегда лучше, чем у "Рубина".

Самое накормленное премиями и наградами, но и самое неквалифицированное бюро-проектант подводных лодок, способное к прямому подлогу и искажению фактов в своей документации, — "Рубин". Причина этого состоит в монополизации в СССР (под лозунгом специализации и ликвидации дублирования работ) в пользу "Рубина" проектирования лодок стратегического назначения — якобы наиболее приоритетных объектов ВМФ, после чего все бездарные и продажные, беспринципные карьеристы устремились в "Рубин".

И соответственно этому низкому уровню культуры проектирования "Рубин" среди отечественных проектантов лидирует по числу погибших лодок: К-219 Пр. 667А, "Комсомолец" Пр. 685, "Курск" Пр. 949А. Кроме них из отечественных лодок затонула К-8 Пр. 627 (проектант "Малахит") и дважды после ремонтов тонула уже упоминавшаяся К-429 Пр. 670 (проектант "Лазурит). Ещё в 1981 г. была затоплена ("захоронена" на дне Карского моря) К-27, на которой в 1968 г. произошла авария ядерного реактора. При этом все рубиновские лодки погибли на боевой службе.

Кроме них на боевой службе погибла только К-8. К-27 и К-429 терпели аварии после ремонтов, когда говорить о налаженной на них службе не приходится. К-27 и К-8[2] — лодки первого поколения, на

---

[1] В середине 1980-х гг. ЦНИИ Военного кораблестроения осуществлял научно-техническую политику в отношении "Рубина" под лозунгом:

«Мы не можем хлестать Спасского (глава ЦКБ Морской Техники "Рубин") по щекам потому, что Михал Михалыч (Будаев, тогдашний "директор" ЦНИИ Военного кораблестроения) хочет стать академиком».

Это реальные слова, произнесённые одним из научных авторитетов ВМФ в качестве мотивации своего отказа подписать отрицательный отзыв на одно из вздорных технических предложений, поступивших из "Рубина" за подписью академика И.Д.Спасского, и представить этот отзыв на подпись своему начальнику — М.М.Будаеву — для отсылки его И.Д.Спасскому в "Рубин" в качестве официальной позиции ВМФ по тому вопросу. (2002 г.).

[2] К-8 — тоже эгрегориально-управляемая катастрофа: в честь столетия со дня рождения В.И.Ленина проводились учения «Океан». На борт К-8, которая должна была уже возвращаться из автономки, 7 апреля 1970 г. в море с надводных кораблей дополнительно был принят запас продуктов и банок с веществом-регенератором кислорода. На следующий день возник пожар. Вследствие того, что дополнительные банки были размещены в нештатных местах, одна из них оказалась повреждённой разрядом короткого замыкания. Пожар был в отсеках управления — центральном посту (3-й) и посту управления ядерной энергетической установкой (7-й). В результате пожара вышла из строя вся радиосвязь. После выгорания вводов кабелей в прочный корпус вода стала поступать внутрь, вследствие возникновения дифферента началось стравливание воздуха из балластных цистерн на качке (в нижней части цистерны открыты и сообщаются с забортным пространством; поэтому при плавании лодки в надводном положении они подобны опрокинутому вверх дном пустому стакану, погружённому в воду: при наклонении такого стакана из него будет выходить воздух). В результате лодка затонула от потери продольной остойчивости утром в 06.20 12 апреля. Из 125 членов экипажа лодки погибло 52 человека, остальные были спасены подошедшими судами Болгарии и гидрографическим судном ВМФ СССР в течение того времени, пока лодка находилась на поверхности.

→→→

котором отрабатывались конструктивные и эксплуатационные решения, и потому их гибель хоть отчасти может быть оправдана новизной атомного подводного флота. А рубиновские лодки стали тонуть после того, как подводные атомоходы стали обычным видом вооружения ВМФ СССР.

Прошли годы, многое о прошлых катастрофах забылось. Погиб “Курск”, тоже детище “Рубина”. Снова создана Госкомиссия из представителей тех же ведомств (ВМФ, Промышленности, государственной бюрократии, <задача номер один которых — не выявить истинные причины, а сокрыть собственные ошибки, а в ряде случаев и вредительство по умыслу, и извратить представления общественности о них>), и снова погибшие не могут пролить свет на скрываемые обстоятельства гибели лодки.

Поскольку заведомо лгать о трагедии “Курска” начали с самого начала, то эта ложь вызвала волну фантазирования всевозможных версий, альтернативных официальным сообщениям. Поэтому при желании выявить истину в таких условиях необходимо из всех сообщений средств массовой информации и официальных заявлений государственных органов России и зарубежных стран, опубликованных за прошедшее время, выделить те, которые описывают действительно имевшие место события. В зависимости же от того, какие сообщения признать соответствующими действительности, а какие ложными, — одни версии будут представать как возможные, а другие будут исключаться как вымышленные.

Среди тех версий, которые раздуваются средствами массовой информации как истинные, есть и такие, что объективно невозможны, поскольку их авторы не в ладах с сопроматом, физикой моря, и специфическими вопросами, относящимися к кораблестроению вообще и, в особенности, к подводному кораблестроению, к боевым средствам флота, к организации флотской службы и манёвров флота. Раздувание некоторых из них также призвано заболтать <просочившуюся в СМИ кое-какую> правду.

И пролить свет на происшедшие события должны живые, тем более, что не прошло и 40 дней[1] с момента гибели лодки, а командующий Северным флотом В.А.Попов уже хочет, чтобы поиски и подъём тел погибших не проводились, а лодка осталась лежать на грунте в месте её гибели, хотя подъём корабля, доковый осмотр и публикация фотографий разрушений в открытой печати, — главное, что необходимо для того, чтобы ложь, изначально окутывающая гибель “Курска”, не повлекла за собой новые трагедии спустя несколько лет. Почему <необходимы именно> фотографии разрушений? — потому, что:

- характер разрушения корпусных конструкций форштевнем ледокольного судна — специфичен;
- характер разрушений при столкновении с неледокольным надводным кораблём — специфичен;
- характер разрушений при продольном столкновении подводных лодок — специфичен;
- характер разрушений при поперечном столкновении подводных лодок — специфичен;
- характер разрушений в результате контактного взрыва морского оружия — специфичен;
- характер разрушений при прохождении ударной волны неконтактного взрыва морского оружия — специфичен;
- характер разрушений при внутреннем взрыве — специфичен;
- характер разрушений при ударе о грунт вследствие исключительно ошибок в управлении лодок — специфичен;
- а по наложению разрушений друг на друга, можно узнать, что было первопричиной: ошибки в управлении или внутренний взрыв (один из показателей — положение на погибшей лодке горизонтальных рулей, маневровых клапанов паровых турбин и тахометров линий валов);

Одна из вдов видела гибель лодки за полгода до трагедии перед своим внутренним взором и знала, кто персонально погибнет. То есть и в этом случае предзнаменования трагедии были, но на них не прореагировали должным образом.

[1] 20 сентября 2000 г.

- <наложились ли повреждения от внутреннего взрыва на повреждения, возникшие в результате внешнего воздействия, либо наоборот;>
- и специфика каждого из видов разрушений <и их комбинаций> — не совпадает с другими.

4. Второй поток “мистики”

Но есть и вторая сторона мистики. Такие трагедии не происходят без того, чтобы не было предзнаменований. Предзнаменования были. В частности, в уже упоминавшемся обзоре “Отечественные атомные подводные лодки” в колонтитулах помещено изображение АПЛ Пр. 949 или 949А (того самого типа, к которому принадлежал “Курск”), с дифферентом на нос и креном пересекающей чёрную линию (как символ морского дна), отделяющую верхний колонтитул от текста. Уже после гибели корабля, пресса вспомнила пророчество Ванги, которая предсказывала, что в 2000 г. Курск уйдёт под воду и весь мир будет его оплакивать. Были и другие предзнаменования, но… все те, кому было дано Свыше с ними соприкоснуться, либо были невнимательны к ним; либо, обратив внимание, не осмыслили и не придали им значения; либо осмыслили их как возможность гибели лодки со всем экипажем, но не посчитали необходимым войти в управление течением событий каким-нибудь способом, предоставив течение событий самим себе…

И всем тем, кто соприкоснулся с этими предзнаменованиями, *было возможно* загодя просто подумать или обратиться непосредственно к Богу с мыслью о том, чтобы никаких бедствий с подводными лодками не произошло. И относясь так к ниспосылаемым Свыше предзнаменованиям, можно отвести любую надвигающуюся беду. Тем более потенциалы бедствий перестанут вызревать, если люди изменят свою нравственность, которая выражается в их намерениях на будущее, в этике общения между собой, в отношении к делу, которое они делают, и его результатам, с которыми сталкиваются в большинстве своём не сами делатели, а другие люди.

В частности, курянам, сюжет про пророчество Ванги показали под новый 2000-й год: они тогда посмеялись. Но уж кто-кто, а губернатор А.В.Руцкой — в отличие от многих граждан России — знал о существовании подшефной лодки “Курск”. Но он, будучи одержимым библейски-“православным” эгрегором, как и многие другие знавшие пророчество Ванги, не соотнёс его с судьбой подшефной лодки, и вместо того, чтобы самому помолиться Богу, приволок при посещении лодки с собой попов, которые и сделали возложенное на них чёрное антирусское мистическое дело, жертвой которого пал весь экипаж лодки. А потом, после гибели людей и корабля, Русская “православная” церковь, чей эгрегор уничтожил лодку и людей на её борту, отслужила панихиды и выразила соболезнование семьям погибших. И было это лицемерием с её стороны, хотя возможно и не осознаваемым её иерархами вследствие того, что библейская вера лишила их совести и тем самым разрушила их интеллект; вследствие этого жизнь для них течёт сама собой, а смысл Библии — не их ума дело: это дело ума их закулисных опекунов.

Но и это — не вся “мистика”. В первой половине XIX века, после того как в военно-морских делах у России стали возникать первые проблемы, Свыше через поэта и философа А.С.Хомякова в 1839 г., за 15 лет до позорного поражения в крымской войне, была дана подсказка:

«Гордись!» — тебе льстецы сказали:
«Земля с увенчанным челом,
Земля несокрушимой стали,
Полмира взявшая мечом!
Пределов нет твоим владеньям,
И прихотей твоих раба,
Внимает гордым повеленьям
Тебе покорная судьба,
Красны твоих степей уборы,
И Горы в небо уперлись,
И как моря твои озёры…»
Не верь, не слушай, не гордись!

Пусть рек твоих глубоки волны,
Как волны синие морей,
И недра гор алмазов полны,
И хлебом пышет тук степей;
Пусть пред твоим державным блеском
Народы робко клонят взор,
И семь морей немолчным плеском

Тебе поют хвалебный хор;
Пусть далеко грозой кровавой
Твои перуны пронеслись:
Всей этой силой, этой славой,
Всем этим прахом не гордись!
Грозней тебя был Рим великий,
Царь семихолмого хребта,
Железных сил и воли дикой
Осуществлённая мечта;
И нестерпим был огнь булата
В руках алтайских дикарей,
И вся зарылась в груды злата
Царица западных морей.
И что же Рим? И где Монголы?
И, скрыв в груди предсмертный стон,
Куёт бессильные крамолы,
Дрожа над бездной, Альбион!
Бесплоден всякий дух гордыни,
Не верно злато, сталь хрупка;
Но крепок ясный мир святыни,
Сильна молящихся рука!
И вот, за то, что ты смиренна,
Что в чувстве детской простоты,
В молчанье сердца сокровенна,
Глагол Творца прияла ты, —
Тебе Он дал своё призванье,
Тебе Он светлый дал удел:
Хранить для мира достоянье,
Высоких жертв и чистых дел;
Хранить племён святое братство,
Любви живительный сосуд,
И веры пламенной богатство,
И правду и бескровный суд.

Твоё, всё то, чем дух святится,
В чём сердцу слышен глас небес,
В чём жизнь грядущих дней таится,
Начало славы и чудес!...
О, вспомни свой удел высокий,
Былое в сердце воскреси
И в нём сокрытого глубоко
Ты духа жизни допроси!
Внимай ему — и все народы,
Обняв любовию своей,
Скажи им таинство свободы,
Сиянье веры им пролей!

И встанешь в славе ты чудесной
Превыше всех земных сынов,
Как этот синий свод небесный,
Прозрачный Вышнего покров!

Это — призыв к искоренению как в России, так и в глобальных масштабах концептуальной власти доктрины Второзакония-Исаии, что бы ни говорили те, кто почитает А.С.Хомякова библейски-“православным” «славянофилом». Однако и после этого указания на достойный России путь, её правящая “элита” (за исключением эпохи сталинизма) пытается повторить судьбу древнего Рима (доктрина «Мы — третий Рим, четвёртому не бывать»), воплощая в жизнь силовые подходы римлян к деланию

внешней политики, но на иной — более разрушительной и опасной технико-технологической базе. Но в отличие от правящей “элиты” древнего Рима — одной из первых жертв доктрины Второзакония-Исаии — **отечественная правящая “элита” служит не своему эгоизму, а хозяевам библейского проекта и потому как социальная группа является антирусским сбродом разноплеменных зомби-биороботов, *возомнивших о своём высоком человеческом достоинстве.***

Продолжая и впредь исходить из принципа «У России есть только два верных союзника: её армия и её флот», но, не уделяя должного внимания совершенствованию господствующих в обществе нравственности, мировоззрения, отношения к людям и делаемому делу, мы неизбежно становимся и будем становиться и в дальнейшем жертвами Божьего попущения тем, кто посягает на наше порабощение, творить в отношении нас почти всё, что они ни пожелают. <И соответственно высказанному в этом стихотворении предостережению поднять экономику и благосостояние России на экспорте вооружений не удастся.>

Но это не ненависть Свыше, изливаемая на Россию, а замыкание обратных связей: не хотим учиться жить человеками по доброй воле, исходя из Любви, — придётся учиться под давлением обстоятельств, многие из которых — бедственны.

Если же в личных, коллективных (общественных и государственных) делах следовать предложенному Русской цивилизации через А.С.Хомякова полтора столетия тому назад, то такие трагедии, как гибель линкора “Новороссийск”, Чернобыль, гибель атомных подводных лодок К-219, “Комсомолец”, “Курск”, — станут просто невозможны.

21 августа — 28 сентября 2000 г.

5. *“Мистика” и трагические случайности? — Нет: боевые действия средствами эгрегориальной и матричной[1] магии*

В XX веке можно проследить, как на общем фоне аварийности на море выделяются “громкие” катастрофы кораблей военно-морского флота России-СССР-России, происходившие незадолго до каких-либо поворотных событий в судьбах нашей региональной цивилизации.

На рейде Севастополя *7 октября* 1916 г. взорвался и затонул линкор “Императрица Мария”, были многочисленные жертвы. Расследование зашло в тупик. Комиссия по расследованию постеснялась прямо назвать причиной гибели диверсию, отметив только, что многочисленные нарушения норм организации службы на корабле к этому располагали. За гибелью линкора “Императрица Мария” вскорости следуют революции 1917 г.

В эпоху И.В.Сталина такого масштаба катастроф с кораблями ВМФ СССР не было[2]. А “борец со «сталинщиной»” в годы перестройки — писатель А.Рыбаков (автор культового в годы перестройки исторически лживого романа “Дети Арбата”) — в те годы регулярно получал гонорары за переиздания детской книжки “Кортик”, в сюжете которой один из виновников взрыва “Императрицы Марии” понёс наказание[3]. Но от эпохи И.В.Сталина дошла следующая история. В 1952 г. нынешняя королева Великобритании Елизавета II вступила на престол. По случаю коронации был устроен международный морской парад. СССР на нём представлял новейший крейсер Пр. 68 бис “Свердлов”. Но праздник был омрачён тем, что без вести пропал английский легководолаз, направленный в район якорной стоянки “Свердлова” для выполнения некой миссии, видать “гуманитарной”. Английская сторона сразу же запросила о его судьбе, и получила ответ: не видели, мол, не слышали. Этот факт *бесследного* исчезновения в своей же бухте английского легководолаза, направленного к советскому кораблю, был достаточно широко известен до конца 1970-х гг., а потом со сменой поколений подзабылся.

В своей гавани не найти погибшего легководолаза — не странно ли? Однако согласно другой версии[4] найти его *там* было действительно невозможно: на “Свердлове” при стоянке на рейде, где проходили торжества, не была снята гидроакустическая вахта, которая услышала какие-то подозрительные звуки в носовой оконечности корабля. Своя бригада легководолазов ушла за борт и обнаружила диверсанта, который крепил взрывное устройство в районе погребов носовых башен главного калибра. Оно было настроено так, что должно было взорваться на обратном переходе в СССР во время нахождения крейсера в Северном море. В те годы дрейфующие мины встречались ещё достаточно часто, и подрыв, а возможно и гибель корабля *в нейтральных водах*, можно было бы списать на столкновение с плавающей миной. Легководолаз был поднят на борт, доставлен в СССР, после чего действительно пропал «без вести» в ведомстве, специализирующемся, как утверждают демократизаторы, на похищении “безвинных”

---

[1] См. нашу записку “Матрица «Матрице» — рознь”, посвящённую фильму “Матрица”, а также работы “Мёртвая вода”, “К Богодержавию…”, “Приди на помощь моему неверью”, “Принципы кадровой политики…”, в которых рассматривается мировоззрение на основе триединства предельно обобщающих категорий «материя-информация-мера». Мера представляет собой матрицу возможных состояний и переходов материи из одного состояния в другие и общевселенскую систему кодирования информации.

[2] Единственный случай <(о нём подробно сообщалось в одной из сносок ранее)>, который мог закончиться масштабной “громкой” катастрофой, имел место осенью 1945 г.: крейсер “Киров” (несколько менее 10 000 тонн водоизмещением) совершал переход с выключенной системой размагничивания и подорвался на магнитной мине. Несмотря на обширные по локализации и некоторые тяжёлые повреждения, полученные в результате неконтактного взрыва, его удалось удержать на плаву, и корабль вернулся в Кронштадт. Были жертвы. Виновные в преступной халатности понесли наказание.

[3] Как сообщала пресса по горячим следам (это произошло в годы перестройки), в Севастополе при строительстве случайно было обнаружено <забытое> братское захоронение погибших на “Императрице Марии”. И в эпоху начала торжества демократизации и гласности останки погибших моряков были вывезены на свалку вместе с землёй из строительного котлована. Видать с точки зрения демократизаторов России погибшие были не той породы, что жертвы “сталинских” репрессий (в том числе и польские офицеры, не пожелавшие эвакуироваться вместе с лагерем военнопленных и впоследствии расстрелянные гитлеровцами в Катыни: см. Ю.И.Мухин “Катынский детектив”), увековечением памяти которых они обеспокоены на протяжении всех лет реформ.

[4] Её в 1970-е годы в беседе за чаем о жизни поведал знакомый — отставник-офицер ВМФ, который утверждал, что служил на “Свердлове” и был участником визита на коронационные торжества <и, соответственно, — очевидцем описываемых им событий>.

дипломатов[1]. Рассказчик этой истории прямо опроверг циркулировавшее объяснение, что легководолаз погиб под гребными винтами (винты считались секретными изделиями, и он их якобы осматривал) корабля при проворачивании его главной энергетической установки[2].

---

[1] Рауль Валленберг сотрудничал с разведкой США, если вообще не был эмиссаром «мировой закулисы» от доктрины Второзакония-Исаии.

[2] В первой редакции настоящей работы история про пропавшего британского аквалангиста была приведена в том виде, в каком она дошла до нас через устный военно-морской «фольклор». В действительности имевшие место события в их более или менее официальном освещении описываются иначе. Приведём выдержку из статьи Михаила Урусова "Смерть под крейсером", опубликованную в интернете со ссылками на газету "Московские новости" от 17.09.1996 г.:

«40 лет назад в апреле 1956 года лёгкий крейсер Балтийского флота бывшего СССР "Орджоникидзе" прибыл с официальным визитом в Великобританию. Корабль доставил партийно-правительственную делегацию в составе тогдашнего Предсовмина Николая Булганина, Первого секретаря ЦК КПСС Никиты Хрущёва и сопровождавших начальство лиц. Тогда, в разгар «холодной войны», взаимная фобия и неоправданная подозрительность даже на уровне правительственного визита привели к трагедии. По неясной до конца причине под корпусом крейсера погиб шеф-водолаз Королевского военно-морского флота Великобритании лейтенант-командер Лайонел Крэбб. (…).

ЗАГАДКА МИССИИ КРЭББА.

Внешне атмосфера стоянки в Портсмуте выглядела вполне доброжелательно. В отведенные часы корабли посетило в общей сложности 20 тысяч местных жителей. Почти вся команда осмотрела Лондон. Экскурсионные автобусы незамедлительно подавались под трап, а в день тридцатилетия молодой тогда королевы Елизаветы Второй сигнальные пушки крейсера дали двадцать один залп под восторженную овацию британских подданных. На англичан произвели должное впечатление золото офицерских погон, кортики на чёрных ремнях и строевая выправка статных матросов. Вместе с тем старшие офицеры как бы подспудно ощущали скрытую возню вокруг советских кораблей. Подтверждение не замедлило. Уже 19 апреля верхняя вахта стоявшего рядом эсминца "Смотрящий" заметила: по левому борту крейсера чуть ниже ватерлинии мелькнула голова водолаза в лёгком снаряжении. Пузырьков воздуха на поверхности не было. Более водолаза не замечали. Командир крейсера капитан первого ранга Степанов немедленно отдал приказ водолазной группе на погружение с целью осмотра подводной части корабля. Тогда, в апреле 1956-го, не прошло ещё года после трагической гибели от непонятного взрыва на рейде Севастополя линкора "Новороссийск". С тех пор в штаты команд крупных боевых кораблей был введен расчёт лёгких водолазов, а проще говоря, аквалангистов — боевых пловцов. Опытного каперанга наверняка обеспокоило отсутствие следов воздуха на поверхности воды. С неизвестной целью под крейсером прошёл явно не ныряльщик-любитель, а боевой пловец, экипированный дыхательной системой замкнутого цикла. Такого рода акваланги только в наши дни можно без проблем приобрести по каталогу за хорошие деньги, а сорок лет назад такие системы дыхания под водой имели исключительно разведдиверсионные формирования военно-морских флотов. Оперативно обследовав днище от пятки руля до среза форштевня и осмотревшись под килем, моряки не обнаружили ничего и никого, кроме образцов флоры, типичной для Северного и Балтийского морей, о чём, поднявшись на борт, и доложили вахтенному офицеру. Многократно отрепетованный лаконичный доклад: «Винторулевая группа и корпус — чисты», — ушёл на мостик командиру корабля и старшему в походе контр-адмиралу Котову. Факт обнаружения водолаза на корабле в открытую не оглашался, а команда в основной своей массе за тысячу человек узнала об этом лишь по возвращении в Балтийск, когда крейсер вне всяких планов поставили в док, а днище исследовали по сантиметрам те, кого сейчас называют представителями спецслужб. Вместе с тем в Англии дело получило огласку ещё до того, как крейсер "Орджоникидзе" вышел из Портсмута. Дело в том, что водолаз, прошедший под килем, не вернулся с задания. Его тело было вынесено на один из безлюдных островков, а точнее — просто скал, в море близ Портсмута. Гидрокостюм и акваланг внешних признаков физического воздействия не имели. Из местных и центральных газет стало ясно, что погибший — шеф-водолаз британского флота лейтенант-командер Лайонелл Крэбб. Именно печать создала тогда так называемое «Дело Крэбба», обросшее со временем беспочвенными домыслами и спекуляциями вплоть до того, что погибший офицер был «советским шпионом». На деле же военно-морская разведка, скорее всего, намеревалась скрытно осмотреть подводную часть советского крейсера нового по тем временам проекта, а водолаз просто задохнулся на каком-то этапе миссии ввиду поломки или несовершенства системы дыхания. Со всей ответственностью можно утверждать лишь то, что никакие механизмы крейсера с приводом на гребные винты в момент обнаружения пловца не проворачивались. Как бы то ни было, а «Дело Крэбба» имело тогда столь широкий резонанс, что премьер-министр Великобритании сэр Антони Иден был вынужден специально выступить в нижней палате парламента с заявлением в том духе, что «правительство Её Величества к данной акции отношения не имеет». Вопреки тексту заявления, Иден фактически принял ответственность за неуклюжую акцию, повлекшую гибель моряка на себя. Дело в том, что, по британской традиции, спецслужбы находятся в непосредственном подчинении главы кабинета, который и отвечает за всю их деятельность. Имя и должность «умного разведчика» в британском Адмиралтействе, что спровадил лейтенант-командера под корпус советского корабля, не удосужившись заглянуть в разведсводки и уяснить себе реальные параметры и боевые возможности лёгкого крейсера ВМФ СССР проекта 68 бис, осталось в тайне, а хранить тайны в Англии умеют».

→→→

Те же самые события в Портсмуте, однако в версии их взаимосвязи с гибелью “Новороссийска”, несколько иначе описывает со ссылками на “Независимое военное обозрение” “Независимой газеты” (однако без указания номера) другая публикация в интернете «СУЭЦ И ПОРТСМУТ В СУДЬБЕ “НОВОРОССИЙСКА”» с подзаголовком «Возможно, флагман Черноморского флота стал жертвой ближневосточной политики Советского Союза. Сергей Васильевич Елагин — капитан 2 ранга запаса, эксперт “Совета родителей военнослужащих России”»:

«НЕОЖИДАННЫЕ выводы можно сделать из сравнения материалов работы правительственной комиссии СССР (1955 г.) по факту трагической гибели линкора “Новороссийск” и более 600 моряков его экипажа на военно-морской базе Севастополя с результатами и итогами работы комиссии чиновников правительства Великобритании (1956 г.), когда в Портсмуте погиб только один военный моряк из состава 12-й флотилии Королевского флота Великобритании Лайонел Крэбб.

Можно с уверенностью сказать, что атаку “Новороссийска” проводили настоящие профессионалы, специалисты своего дела. Их в то время было так мало, что не составляло большого труда назвать поименно каждого! Это могли быть только боевые пловцы из итальянской флотилии МАС, британской 12-й флотилии или германского соединения «К». Других специалистов с практическим боевым опытом в Европе и НАТО просто не существовало. Почему правительственная комиссия СССР в 1955 г. только робко потянула и тут же оборвала тонкую ниточку версии, которая тянулась к диверсантам из 12-й флотилии военно-морских сил Великобритании в Портсмуте?

Версия есть, а неоспоримых фактов в подтверждение на момент работы правительственной комиссии СССР вроде бы и нет. Или комиссии просто не позволили завершить начатое по политическим мотивам в свете “крепнувшей каждый день советско-британской дружбы на вечные времена”?

18 апреля 1956 г. с официальным визитом в Англию прибыл отряд советских кораблей. На борту одного из них находился 1-й секретарь ЦК КПСС Никита Сергеевич Хрущёв. Корабли пришвартовались у причала британской военно-морской базы Портсмут, которая охранялась особо тщательно. На судах вывели из действия паротурбинные главные энергетические установки, готовность которых к даче хода (началу вращения корабельных гребных винтов) была более 1 часа из холодного состояния. Визит день за днём шёл в строгом соответствии с официальной программой. Внезапно происходит целая серия взаимосвязанных “случайных” событий, в центре которых находится советский флагманский корабль крейсер “Орджоникидзе”. “Случайно” под днищем именно этого корабля оказался водолаз, “случайно” паротурбинная установка крейсера оказалось прогретой и способной к немедленной даче хода, “случайно” механики крейсера получили приказ: «Провернуть гребные винты!», “случайно” водолаза затянуло под крутящиеся гребные винты крейсера. Очень похоже, что команда крейсера заранее знала о плане и времени визита без приглашения водолаза-“диверсанта”, которого она показательно уничтожила без применения какого-либо оружия!

Советская сторона заявила правительству Великобритании официальный протест. Британское правительство принесло извинения, уверяя, что ему ничего не известно по поводу этой провокации, организованной неизвестными третьими лицами с целью разрыва добрососедских отношений между бывшими союзниками по антигитлеровской коалиции.

Журналисты достоверно установили, что, трагически погибший и никому неизвестный этот водолаз-“диверсант” был одним из ветеранов суперсекретной 12-й флотилии британского флота, имел чин капитана 2 ранга и звали его Лайонел Крэбб. В годы второй мировой войны он успешно руководил обороной британской военно-морской базы Гибралтар от итальянских боевых пловцов и по праву сам считался одним из лучших [водолазов] британского флота. Лайонел Крэбб лично знал многих итальянцев из 10-й флотилии МАС. Пленные итальянские боевые пловцы не только консультировали специалистов из 12-й флотилии, но и выполняли совместные боевые операции.

Новейшие *(«новейшими» их можно было назвать условно — новее них просто не было, а сам проект представлял собой доработанный с учётом опыта войны довоенный проект, вследствие чего по некоторым характеристикам их оборудования и вооружения это были изначально корабли, отставшие более чем на десятилетие от эпохи ввода их в строй: — наше уточнение при цитировании)* советские крейсера проекта 68 бис многократно повергали в шок британское адмиралтейство. В первой декаде октября 1955 г. крейсер “Свердлов” в составе отряда советских кораблей начал движение в британскую военно-морскую базу Портсмут с дружеским визитом. Следуя проливом Бельт в сопровождении 2-х эсминцев, в густом тумане, он совершил невозможное (по британским меркам). Корабль кратковременно вышел из общего строя, отклонился от глубоководного фарватера и на полном ходу пересек песчаную отмель с глубиной всего около 4 м! Выполнив столь удивительный (для радарных постов наблюдения НАТО) манёвр, корабль возвратился на глубоководный фарватер и точно занял своё место в строю советских кораблей. Грубую ошибку в действиях расчёта ходового мостика “Свердлова” при выполнении поворота специалисты НАТО приняли за «секретные испытания» головного крейсера проекта 68 бис, максимально приближенные к условиям боевого прорыва советских крейсеров-рейдеров в Атлантику из Балтийского моря и приняли решение при первой возможности осмотреть днище крейсера лёгким водолазом (боевым пловцом).

12 октября 1955 г. во время дружественного визита крейсеров “Свердлов” и “Александр Невский” (оба проекта 68 бис) швартуются у стенки военно-морской базы Портсмут. Но никто даже не пытается произвести водолазный осмотр их днищ — на базе 12-й флотилии в Портсмуте в это время нет боевых пловцов, которым можно поручить столь ответственное задание.

→→→

28 октября 1955 г. в Севастополе, уже после устранения И.В.Сталина вторым подпольным эшелоном <глобальной надгосударственной> психтроцкистской мафии, был подорван линкор “Новороссийск” <(это имя корабль получил 5 марта 1949 г., т.е. за 4 года до официальной даты смерти И.В.Сталина)>. Взрывное устройство было размещено несколько в нос от погребов главного калибра носовых башен (скорее всего ошибочно, поскольку взрыв погребов повлёк бы за собой ещё более тяжёлые последствия). Взрыв прошил корабль вне бронированной цитадели[1]. Акт Государственной комиссии о причинах подрыва был лжив, наказаны невиновные, хотя руководитель Госкомиссии видел разрушения корабля, и как инженер-оборонщик не мог не понимать, что дело совсем не в мине, оставшейся от войны. Но были некие не технические, а политико-мафиозные факторы, под давлением которых он солгал и скрыл факт диверсии. Военная — морская и сухопутная — общественность[2] и общественность спецслужб молча «утёрлась» этой ложью, сохранив верноподданность лгущему режиму[3]. Потом состоялся XX съезд КПСС — **съезд трусов, холуёв, предателей** *социализма и <трудящихся всех> народов СССР*. Началось осуществление длительной стратегии разваливания социализма изнутри, как то и было преду-

---

18 апреля 1956 г. серийный крейсер “Орджоникидзе” швартуется в Портсмуте в ходе официального визита. И именно в этот момент во время выполнения секретного задания гибнет ветеран 12-й флотилии капитан 2 ранга Крэбб!

Если в октябре 1955 г. лучшие боевые пловцы отсутствуют в Портсмуте, то надо искать “следы” их профессиональной деятельности достаточно далеко за его пределами. Один такой “след” существует — диверсионный подрыв 29 октября 1955 г. советского линкора “Новороссийск” в бухте Севастополя! Все прошедшие годы вину за эту диверсию многочисленные авторы версий причин гибели линкора “Новороссийск” приписывали исключительно профессионалам второй мировой войны из подразделения боевых пловцов Италии — 10-й флотилии МАС! Но кто может серьёзно поверить, что в 1955 г. командование военно-морского флота Италии могло самостоятельно планировать и проводить спецоперации такого масштаба и такого уровня возможных военно-политических последствий без санкции командования НАТО? Можно предположить, что в Севастопольской бухте действовала единая команда британских и итальянских боевых пловцов, проходящих совместную службу в 12-й флотилии Королевского флота.

Остаётся вопрос о мотивах подрыва “Новороссийска”. Ответ можно найти в истории Суэцкого канала! В феврале 1955 г. Британия инициирует образование военного союза — Багдадского пакта, куда первоначально входят Турция и Ирак. Англия вступает в Багдадский пакт 4 апреля 1955 г., что позволяет ей установить двойной военный контроль (через НАТО и Багдадский пакт) над черноморскими проливами — единственным путем для выхода Черноморского флота СССР в Средиземное море. 14 мая 1955 г. была создана Организация Варшавского договора, в который входит и Албания, что создаёт возможность военно-морского присутствия СССР в Средиземном море, базируясь на албанский порт и военно-морскую базу Дуррес в непосредственной близости от стратегической коммуникации Британской империи через Суэцкий канал!

В сентябре 1955 г. Египет в ответ на реальную военную угрозу со стороны Великобритании заключает “торговые” соглашения с СССР, Чехословакией и Польшей о поставках современного вооружения. 29 октября 1955 г. происходит таинственный подрыв линкора “Новороссийск” в Севастополе, что реально могло бы уничтожить все боевое ядро Черноморского флота и на длительный период вывести из строя его главную военно-морскую базу. 11 июня 1956 г. зону Суэцкого канала покидает последний британский солдат. В июле 1956 г. правительство Египта национализирует Суэцкий канал. 29 октября 1956 г. Великобритания, Франция и Израиль предпринимают агрессивные действия против Египта в зоне Суэцкого канала. Если задаться вопросом, что объединяет даты 29 октября 1955 г., 29 октября 1956 г., то ответ лежит в плоскости геополитики — Суэцкий канал!»

* * *

Вот такие различные, но переплетающиеся друг с другом версии событий в Портсмуте и Севастополе бродят по свету. Вопрос же о том, что произошло на самом деле, — по-прежнему остаётся открытым.

[1] Если бы “Новороссийск” был построен по выстраданным в Цусиме кораблестроительным нормам Российской империи, то <при полученных им повреждениях> остался бы наплаву возможно даже безо всякой борьбы за живучесть. Но “Юлия Цезаря” строили итальянцы, которые к моменту начала проектирования этого корабля <(начат постройкой в 1910 г., вступил в строй в 1913 г.)> уже порядком подзабыли, что такое морской бой <и какие повреждения может получить и должен выдержать боевой корабль; а уж к 1933 — 1937 гг., когда “Юлий Цезарь” проходил модернизацию, у них вообще не было никакой памяти об этом>.

[2] Был секретный приказ Министра обороны Г.К.Жукова, доведённый до высшего командного состава, о необходимости повышения воинской дисциплины и качества боевой подготовки, в котором среди примеров всевозможных нарушений, приведших к гибели людей, сообщалось о взрыве “Новороссийска”.

[3] Кроме того, диверсионный подрыв “Новороссийска” был и намёком на возможность осуществления таким способом ядерного Перл-Харбора. (2002 г.).

смотрено директивой Совета национальной безопасности США 20/1 от 18 августа 1948 г., которая была осуществлена к 1991 г. под руководством Политбюро ЦК КПСС[1].

В эпоху С.Г.Горшкова аварий и катастроф на флоте было множество. Были аварии с ядерными энергетическими установками подводных лодок, в том числе и с человеческими жертвами. Гибли подводные лодки (дизельные и атомные) и надводные корабли (наиболее известен БПК “Отважный” Пр. 61, погибший в результате пожара в кормовом ракетном погребе), в том числе и с большими человеческими жертвами. На рейде Севастополя горел противолодочный крейсер “Москва”, после чего корабль был поставлен на длительный ремонт. На флагманском корабле Тихоокеанского флота крейсере “Адмирал Сенявин” взорвалась башня главного калибра. Была попытка угона “в Швецию” СКР “Сторожевой”… Но обо всём этом и многом другом обществу не сообщалось; «оргвыводы» в отношении высшего руководства ВМФ не делались: С.Г.Горшков был ставленник антирусской мафии и, просидев тридцать лет на посту главкома, он фактически довёл Флот до ущербного военно-технического состояния и неработоспособных военно-морских доктрин.

Началась перестройка, С.Г.Горшков в 1985 г. ушёл на пенсию. Практически сразу же, в апреле 1986 г. — Чернобыль, в конце августа — гибель со многими жертвами <(несколько сотен человек, более половины из числа находившихся на борту)> пассажирского парохода “Адмирал Нахимов” после столкновения с грузовым судном “Пётр Васёв”, а *6 октября* (через 70 лет, почти дата в дату после подрыва “Императрицы Марии, если забыть о переходе России на Григорианский календарь в 1918 г.) — гибель атомного ракетного подводного крейсера стратегического назначения К-219.

6 октября 1986 г. советский стратегический ракетоносец Пр. 667А в подводном положении столкнулся с АПЛ США, осуществлявшей ближнее слежение за ним, хотя США и отрицают этот факт. В результате столкновения была нарушена герметичность шахты с ракетой, ракета была разрушена, вследствие чего произошло излияние компонент ракетного топлива в шахту, что сопровождалось взрывом. При этом была нарушена герметичность шахты в пределах прочного корпуса, и внутрь ракетного отсека стали поступать ядовитые пары ракетного топлива, продукты горения, вода, вследствие чего начался пожар в отсеке. В процессе аварии лодка всплыла в надводное положение, но аварию локализовать не удалось: пожар в четвертом отсеке продолжался и сопровождался поступлением в него воды через разрушенную забортную арматуру повреждённой ракетной шахты. На следующий день лодка затонула. Экипаж был спасён, за исключением одного матроса, который оказался отрезанным пожаром от входных люков. Он заглушил один из двух реакторов корабля, опустив компенсирующую решетку на нижние концевики[2]. В состав вооружения погибшей лодки входят 16 баллистических ракет с ядерными боеголовками и торпеды, в которых тоже могут быть ядерные боеголовки. В результате этой катастрофы до 16 ядерных боеголовок ракет и сколько-то торпед с ядерными боеголовками, плюс к тому два лодочных реактора оказались на дне[3] океана на глубине около 5000 м. Но сколько ядерных материалов и в каком составе унесла на дно эта лодка, в открытой печати никогда не сообщалось.

После этих трёх катастроф большинство «утёрлось», полное молчание: живём по-прежнему “верой” в перестройку и “душку” «Михал Сергеича», который на площади запросто с людьми «за жизнь» говорит. Вскорости в Рейкъявике проходит встреча М.С.Горбачёва и Р.Рейгана. По возвращении оттуда М.С.Горбачёв начинает вести себя по принципу: **и нашим** («тот, кто разливает сталь, должен жить лучше того, кто разливает пиво», — из его беседы со сталеваром на заводе в Ростове; «больше социализма» и т.п.), **и вашим** (надо бороться с наследием «сталинщины»: многократно в разных вариациях, вплоть до

---

[1] Пока Зюганов и К^{О} не отчитаются перед народом о том, как правящая КПСС выполняла директивы СНБ США, их можно справедливо считать одним из блоков системы оккупационных политических партий.

[2] В 1997 г. за это матрос Сергей Преминин был удостоен звания Герой России посмертно. (2002 г.).

[3] Эта авария указывает на то, что необходимо разрабатывать систему расчленения на глубинах до 6000 м (охватывает 90 % площади мирового океана) объектов, проблемных в отношении ядерной безопасности, размерами 350×80×30 метров на заведомо поднимаемые фрагменты (например, атомный авианосец типа “Нимитц” с ядерным оружием на борту, не дай Бог, затонет или стратегический подводный крейсер Пр. 941, фотографиями которого многие издания иллюстрировали свои материалы, посвящённые гибели “Курска”).

Соответственно должна быть разработана и технология транспортировки и захоронения всей этой грязи в каких-то иных местах помимо вод мирового океана, где возможен гарантирующий экологическую безопасность технический контроль за её состоянием.

нынешних потуг с социал-демократической партией и призывами к реабилитации гибнущего неотроцкистского «Медиа-Моста»[1]).

В 1989 г. гибель АПЛ "Комсомолец" — своего рода намёк-вопрос заправил библейского проекта: Мистер «Горби», так вы за "демократию" и разоружение под концептуальной властью доктрины Второзакония-Исаии, либо на самом деле вы за коммунизм без наших его извращений, которые мы списали на имя И.В.Сталина? — Мистер «Горби», если и не понял, то почувствовал, в чём дело, и предал народ, подчинился морально-психологическому диктату заправил библейского проекта: вскорости под его кураторством следует государственный крах СССР и ликвидация всех *завоеваний трудового народа за годы строительства социализма, достигнутых под руководством И.В.Сталина.*

Прошло ещё почти десять лет. Не успел в России новый президент возглавить государственность — гибнет АПЛ "Курск"…

Что выражается в этой последовательности "громких" катастроф: "Мистика"? Роковое стечение случайностей? или новый намёк-ультиматум, предъявленный не только В.В.Путину, но и всей России заправилами библейского проекта порабощения всего человечества?

Это не случайности, как однозначно показывают история исчезновения легководолаза в районе якорной стоянки крейсера "Свердлов" <(в действительности — "Орджоникидзе" и несколько позднее)> во время его визита в Великобританию и история гибели в Севастополе в результате диверсии линкора "Новороссийск", имевшие место тогда, когда мы не были в состоянии объявленной войны ни с одним из государств мира. Это — политика, но не государственная, а надгосударственная, закулисно-мафиозная, проводимая в жизнь иерархиями тайных посвящений и их периферией. Во многих иносказательных традициях корабль является символом государственности, символом цивилизации. Россия — одна из региональных цивилизаций Земли, а её корабли, их судьбы — это одно из воплощений духа её народов. Поэтому "мистика" названий кораблей оказывает своё влияние на психологию общества через множество и множество явно видимых и невидимых прямых и косвенных взаимосвязей разнородного смысла, т.е. через ассоциативное мышление, во многом бессознательное.

Поэтому инциденты, происходящие именно с кораблями, возводимые в культовые события, подобно тому, как это было при гибели АПЛ "Курск", — фразы языка посвящённых, несущие требования, приказания, выдвигающие в такой своеобразной форме ультиматумы.

Если обратиться ко всем названным катастрофам[2] бросается в глаза обстоятельство, общее для всех них: при расследовании внимание уделяется, прежде всего, техническим — конструктивным и эксплуатационным — аспектам; кроме того, порицаются некоторые должностные лица персонально, как правило, из числа участников аварии, чьи неправильные действия непосредственно привели к аварии или способствовали её разрастанию в катастрофу и гибели корабля.

Обычно при рассмотрении действий должностных лиц делается вывод о том, что уровень их профессиональной подготовки не отвечал занимаемой должности, что и проявилось в отдании распоряжений, приведших к катастрофе, а в ходе катастрофы — также в отдании новой порции ошибочных распоряжений и неумении организовать борьбу за спасение корабля и людей.

Но если проследить предысторию, то выясняется, что в аварийные ситуации кадровиками, ведающими расстановкой персонала, оказались вовлечены люди, которые не могли не совершать в них ошибок. Так один из руководителей борьбы за живучесть на "Новороссийске" до назначения на этот корабль более десяти лет прослужил на речных кораблях Амурской флотилии[3], любой из которых мог поместиться на палубе линкора без особых утеснений для его команды.

---

[1] Кто забыл: в 2000 г. владелец «Медиа-Моста» жид-ростовщик В.Гусинский успел посидеть и в Бутырском СИЗО в Москве, и побывать под домашним арестом на своей вилле в Испании, и посидеть в испанской тюрьме. Некоторые "обществоведы", к числу которых принадлежали М.С.Горбачёв и его "соратник" по Политбюро А.Н.Яковлев пытались представить это как гонения на свободу слова и посягательства на подрыв демократии.

[2] За исключением гибели АПЛ К-219, о подробностях которой в <известных нам> открытых источниках информации не сообщалось.

[3] Старший помощник командира корабля капитан 2 ранга Г.А.Хуршуков 1916 г. рождения после окончания ВВМУ им. М.В.Фрунзе служил преимущественно по штурманской части с 1938 по 1951 г. на Амурской военной флотилии, служил в штурманском отделе, потом на кораблях флотилии, в том числе был командиром мониторов "Свердлов" и "Дальневосточный комсомолец", командовал дивизионом мониторов, последняя должность на Амуре

→→→

Но и люди, которые казалось бы имеют опыт и теоретические знания, в аварийных ситуациях совершают несообразные действия вопреки всему тому, чего не могут не знать и не уметь. Так после взрыва на “Новороссийске” была объявлена боевая тревога, и уже через 20 минут его машинная команда была готова дать ход, что открывало возможность отвести корабль на мелкое место и тем самым исключить его опрокидывание. Но корабль опрокинулся на месте его якорной стоянки спустя несколько часов. Во время борьбы за живучесть линкор пытались отбуксировать на мелководье (не освободив от удерживающих его на месте якорных цепей) двумя маломощными буксирами, вопреки тому, что собственные машины линкора (<турбины переднего хода имели мощность 95 000 л.с.,> турбины заднего хода имели мощность не менее 10 000 л.с.) могли оттянуть его на мелководье вместе с волочащимися по дну якорями и сопротивляющимися буксирами <(непосредственно после взрыва, пока носовая оконечность и палуба полубака не ушла под воду, была возможность освободить корабль от якорных цепей, но это не было сделано)>. И это — не единственное недоразумение в ходе оказавшейся безуспешной борьбы за живучесть корабля.

Капитаны и ходовые вахты на мостиках “Нахимова” и “Васёва” совершают противоестественные для судовождения и просто запретные с точки зрения МППСС[1] действия. Во время сближения судов в течение чуть ли не 10 минут на мостике “Васёва” японский навигационный локатор чуть ли не человечьим голосом предупреждает: «Угроза столкновения», «Угроза столкновения», — и никакой реакции[2]. На мостике “Нахимова” совершают три последовательных незначительных поворота *не в ту сторону*, кото-

---

— флагманский штурман бригады речных кораблей. И вдруг… в 1951 г. перевод на Чёрное море командиром эсминца “Лётный” (бывший итальянский “Ардиментозо”), с 1953 г. — старпом на линкоре “Новороссийск”.

Спрашивается: чем думали кадровики, назначая старпомом на линкор человека, чей прошлый опыт службы исключал возможность обретения необходимых знаний и практических навыков? Для сведения: в США для того, чтобы стать командиром авианосца, необходимо иметь определённый налёт в палубной авиации в дополнение к опыту чисто корабельной службы. Линкор, конечно, попроще авианосца и конструктивно, и по организации службы и эксплуатации его технических средств, но всё же линкор многократно сложнее эсминца и речного монитора если не по организации службы, то конструктивно и эксплуатационно. Опыт командования эсминцем и речными кораблями не даёт необходимых знаний и навыков для управления линкором, тем более в аварийной ситуации.

Но именно этот человек с опытом речной службы (возможно бесценным в других обстоятельства) оказался *временно исполняющим обязанности (врио)* командира корабля после ухода командира “Новороссийска” в отпуск; именно Г.А.Хуршудов был первым после Бога на палубе аварийного линкора. И после гибели корабля в Характеристике личного состава “Новороссийска” о нём сказано: «Старший помощник командира корабля капитан 2 ранга Хуршудов Г.А. в должности с декабря 1953 года. Боевую и повседневную организацию изучил. Сдал экзамен на самостоятельное управление. Устройство корабля знал неудовлетворительно. В борьбе за жизнь и спасение людей проявил неорганизованность, нерешительность и неспособность управлять людьми и кораблём» (Б.А.Каржавин “Тайна гибели линкора «Новороссийск»”, стр. 38, 39).

Но для того, чтобы проявить решительность и дееспособность в такого рода ситуации, надо было не только знать корабль теоретически, а чуять его нутром, что достигается прохождением всей должностной иерархии если не на этом корабле, то на кораблях того же класса или как минимум сходного конструктивного облика. Чем думали кадровики?

Задним числом ответственность за недееспособность врио командира возложили на самого командира линкора капитана 1 ранга Кухту Александра Павловича: «Боевой подготовке, организации службы и поддержанию дисциплины уделял много внимания. Правильно обучал экипаж корабля, который успешно сдал 6 курсовых задач.

Однако опыт командования имел недостаточный, требовал контроля над собой и практической помощи. Требовательность к себе и подчинённым проявлял недостаточную. Своего старшего помощника подготовить к полноценному замещению своей должности не сумел» (“Тайна гибели линкора «Новороссийск»”, стр. 38).

Короче экипаж подготовил, а вот старпома — не сумел. А может просто «не в коня корм»? Что касается возможностей осуществления контроля и оказания практической помощи, то на аварийный линкор с этой целью съехалось высокое начальство Черноморского флота, включая командующего флотом вице-адмирала Пархоменко и исполняющего обязанности командующего эскадрой контр-адмирала Никольского, который по прибытии на корабль якобы принял на себя обязанности командира, а также и зам. прокурора флота. В итоге «осуществления ими контроля и оказания практической помощи» линкор затонул, а ответственность за его гибель они в своих показаниях Госкомиссии переложили на погибших офицеров корабля. (2002 г.)

[1] Аббревиатура по первым буквам: Морские правила предупреждения столкновений судов.

[2] По результатам моделирования ситуации на навигационном тренажёре в Ленинграде.

На суде капитан “Васёва” утверждал, что к моменту столкновения локатор показывал, что суда благополучно разошлись. Причина этого успешного «расхождения» по локатору в том, что алгоритм ситуационного моделирования навигационной системы “Васёва” экстраполировал в будущее движение судов с их текущими параметрами и не учитывал их непрестанного “вялого” маневрирования (2002 г.).

рые визуально не видны с “Васёва”, подставляя тем самым свой борт под удар, вместо предписанного МППСС одного резкого и ясно видимого со встречного судна поворота в другую сторону.

Погибший вместе с лодкой командир “Комсомольца” был в звании капитана 1 ранга, т.е. не мог не иметь опыта мореплавания и командования. За время службы до его сведения не могли не доводиться секретные приказы об авариях, имевших место на флоте, и об ошибках личного состава, к ним приведших и совершённых при борьбе за живучесть. С курсантских времён он не мог не знать, что в надводном положении лодки тонут мгновенно в результате потери продольной остойчивости при незначительном (на глаз) дифференте (продольном наклонении) в пределах 3^{O} — 4^{O}. Соответственно, борьба за живучесть в надводном положении может быть успешной только при спрямлении возникающего дифферента, тем более при поступлении воды в отсеки прочного корпуса и при затоплении балластных цистерн[1]. При достижении дифферента 2^{O} и его дальнейшем нарастании необходимо готовить спасательные средства и эвакуировать с корабля весь личный состав, не занятый непосредственно борьбой за живучесть.

Вопреки этому, после всплытия лодки контроль за её посадкой и остойчивостью не ведётся, и она гибнет спустя 8 часов после всплытия так, как написано во всяком учебнике по устройству и обеспечению живучести подводной лодки в качестве примера заведомо неправильных действий <при аварии, сопровождающейся поступлением воды в прочный корпус и цистерны главного балласта>.

Эти примеры говорят, что все знания и уровень профессиональной подготовки не оказали решающего влияния на возникновение и развитие этих катастроф. Уровень профессиональной подготовки, опыт и теоретические знания даже в объёме курсантского минимума всех были достаточными для того, чтобы не допустить либо возникновения аварийной ситуации (“Императрица Мария”, Чернобыль, “Нахимов”), либо разрастания аварии в катастрофу (“Императрица Мария”, “Новороссийск”, “Комсомолец”).

Если же начать прослеживать предысторию этих катастроф, то кроме кадровиков, усилиями которых речник под конец своей службы оказался одним из старших начальников на аварийном линкоре, то будет выявлено и множество “странных” технических конструктивных и организационно-эксплуатационных решений, которые сыграли свою роль в катастрофах. И некоторые из этих решений представляют собой технически и эксплуатационно не мотивированные “странности”, отрицающие общепринятую практику решения такого рода задач на других аналогичных объектах.

В результате такого анализа выявляется алгоритм порождения и развития катастрофы, в который вовлечено множество людей на разных стадиях: начиная от задумки объекта и кончая подведением итогов в актах комиссий, расследующих катастрофы и дающих рекомендации на будущее.

Алгоритм <возникновения и развития> всякой катастрофы целостен, хотя может быть и многовариантен.

Разные фрагменты алгоритмов свершившихся катастроф осуществили разные люди, подчас не знакомые друг с другом и разделенные географически и хронологически. Многие из них могли бы совершить иные действия, в результате которых потенциал катастрофы не возник бы, либо, возникнув, всё же не реализовался. Но во всех случаях было нечто, что оказывало на них воздействие, в результате чего свойственные им вполне работоспособные профессиональные знания и навыки оказывались в их психике заблокированными и они совершали действия, которым и сами наверняка удивлялись, если оставались живы после катастроф.

То есть при расследовании свершившихся катастроф и во избежание катастроф в будущем необходимо изучать и психологические аспекты вовлечения людей в алгоритмику катастроф.

---

[1] Балластные цистерны на подводных лодках делятся на две категории: цистерны главного балласта (ЦГБ) и цистерны вспомогательного балласта.

Для осуществления погружения подводная лодка стравливает воздух из ЦГБ и они заполняются забортной водой. Для осуществления всплытия цистерны главного балласта продуваются сжатым воздухом. При нормальном всплытии это делается на перископной глубине (в целях экономии сжатого воздуха), а при аварийном — на той глубине, где лодку застигнет беда. Для аварийного всплытия с больших глубин на некоторых проектах подводных лодок применяют «пороховые генераторы газов», размещаемые в цистернах главного балласта.

Цистерны вспомогательного балласта имеют разное специализированное предназначение. Но в общем они служат для уравновешивания силы плавучести и веса подводной лодки при изменении её массы и положения центра тяжести вследствие расходования грузов (снабжения, оружия, топлива и т.п.), а также и при изменении плотности забортной воды и уменьшении объёма корпуса на глубине вследствие его обжатия. (2004 г.).

В последние годы, начиная с Чернобыля и гибели АПЛ “Комсомолец”, появилась тенденция связывать такого рода несообразные обстоятельствам действия каких ни на есть, но всё же профессионалов с солнечной активностью, со статикой и динамикой геопатогенных зон, биоритмикой человека (ей свойственны «критические дни», в которые человек склонен к ошибочным действиям и обладает пониженной дееспособностью). Но если от рассмотрения уникальных аварий и катастроф, таких как упомянутые в настоящей работе, в отношении которых не представляется возможным провести статистический анализ, перейти к массовым инцидентам с техникой, в отношении которых статистика накапливается, то неизбежно приходится признать: одни люди обладают большей степенью устойчивости и защищённости их психической деятельности *на фоне воздействия* названных естественно-природных <(а также и внутриобщественных)> факторов, а другие — меньшей. Это точное словоупотребление: не «к воздействию», а на «фоне воздействия», потому что:

Фактором, оказывающим решающее воздействие на психику индивида является эгрегор, формирующий или несущий алгоритм катастрофы, участником которой индивид становится или течением которой вредоносно и убийственно по отношению к подчинённым и окружающим, а подчас и к самому себе, руководит.

При включении психики индивида в эгрегор, несомый эгрегором алгоритм способен при определённых условиях отсекать от управления психической деятельностью и поведением человека его волю. Если такое происходит, то человек присутствует при течении событий, в которых его личностные ресурсы (знания, навыки, творческие и прочие способности и т.п.) употребляются соответственно алгоритмике и целям эгрегора, в который он включился. Это подобно тому, что известно почти всем по сновидениям, когда сюжет кошмарного сна развивается сам собой и на него невозможно оказать целенаправленного волевого воздействия. Чтобы прервать развитие сюжета кошмарного сна, необходимо проснуться; если же сон приятный, то желания проснуться не возникает, хотя содержание такого приятного сна может свидетельствовать об извращённости и порочности нравов видящего сон.

Всё то, что имеет место в таких сновидениях, происходит наяву при эгрегориальной одержимости субъекта. **И прервать эгрегориальную одержимость, поскольку это “сновидение + снодействие” наяву, можно точно также: пробудить целесообразную волю и во-первых, осознать, в чём конкретно в собственном поведении проявляется эгрегориальная одержимость, и во-вторых, начать действовать вне эгрегориального алгоритма**[1]. Проявление воли, её пробуждение требует энергии, но энергетический потенциал человека на фоне всех названных и не названных факторов (солнечная активность, геопатогенные зоны, биоритмика, <внутриобщественные процессы>) может падать до уровня, при котором эгрегориальное энергетическое воздействие может оказаться достаточным для того, чтобы субъект был вовлечён в отработку эгрегориального алгоритма, после чего вся информация, свойственная психике субъекта, оказывается доступной для эгрегора и его менеджеров.

Тем не менее, и при падении энергопотенциала индивида до уровня, при котором он может оказаться объектом эгрегориальной одержимости, есть возможность гарантировано избежать этого. «Паролями доступа» к информации, свойственной психике индивида, являются его нравственные стандарты. Чем меньше в них противоречий и неопределённостей, тем более устойчива психическая деятельность человека на фоне разнородных естественно-природных <и внутриобщественных> факторов. И вне зависимости от активности и фона этих факторов *человек может оказаться только под водительством нравственно приемлемых ему эгрегоров.* Если эгрегоры не несут в себе алгоритмов катастроф (иными словами их цели и алгоритмика в ладу с Божьим Промыслом и лежат в его русле), то и сам субъект, и его окружающие защищены от всевозможных «наездов» через *эгрегоры, порождающие и несущие алгоритмику катастроф и бедствий*.

Одним из наиболее энергетически мощных и коварных из числа зловредных эгрегоров является библейский эгрегор, несущий алгоритмику осуществления доктрины Второзакония-Исаии, под практически безраздельной концептуальной властью которой «выживает»[2] Запад.

Соответственно сказанному, привлечение внимания людей к ритмике солнечной активности, к статике и динамике геопатогенных зон, к критических днях биоритмики человека, к астрологии, <к угне-

---

[1] Проверено на практике во всей деятельности ВП СССР.

[2] Термин саентологов. Так они понимают смысл жизни человека и общества.

тённости психики внутриобщественными факторами[1]> и т.п., при полном молчании о характере взаимодействия индивида с эгрегорами, порождаемыми и информационно-энергетически накачиваемыми самим обществом, создаёт условия, в которых *целенаправленное ведение боевых действий средствами эгрегориальной и матричной магии* маскируется под воздействие естественно-природных факторов и роковое стечение случайностей: как было показано в одной из работ, 7 апреля 1989 г. у командира погибшего “Комсомольца” и некоторых других командиров подразделений на его борту был «критический день» по биоритмике.

Соответственно все названные катастрофы, предшествующие значительным по своим последствиям преобразованиям в России, представляют собой своеобразную демонстрацию возможностей эгрегориального управления, ультимативные требования беспрекословного подчинения заправилам *библейского проекта порабощения всего человечества и уничтожения несогласных:* «…народы и царства, которые не захотят служить тебе, погибнут, и такие народы совершенно истребятся», — Исаия, 60:12.

По существу своему это шантаж угрозой массового применения средств эгрегориальной и матричной магии, приведших к этим катастрофам, в полномасштабной войне на уничтожение и порабощение России, *замаскированной под «эпоху техногенных катастроф»*. Это так при рассмотрении алгоритмики концептуального и эгрегориального противоборства региональных цивилизаций Земли (одной из которых является Россия) даже в том случае, если личности, принимавшие те или иные решения государственного уровня значимости после каждой из происшедших “эпохальных” катастроф, сами этого не понимают.

Все эти катастрофы сами по себе становились возможными вследствие разнородных нравственно-этических пороков нашего общества. Заправилы библейского проекта в них только эксплуатировали нашу же порочность. Для создания же на будущее потенциала порочности, они и ведут политику растления подрастающих поколений России.

Но катастрофа “Курска” показала и новшество в формировании задела будущих катастроф: в Видяево были собраны близкие погибших моряков. Многие журналисты выражали недоумение по этому поводу, поскольку из психологии и по опыту медицины катастроф хорошо известно, что собрание в одном месте родственников пострадавших для большинства из них только усугубит индивидуальный стресс; то есть это было не доброе дело по отношению к близким погибших. Тем не менее, это было сделано умышленно в целях усиления эффективности эгрегориальной магии: мало того, что родственников собрали в одном месте, так к этому привлекли внимание ещё всей страны, а за время пребывания в Видяево людей, многие из которых были убиты горем и деморализованы, успел сформироваться специфический *эгрегор горя и безысходности катастрофы*. После того, как они разъехались к местам своего постоянного жительства, этот эгрегор распространился практически по всей стране, создавая потенциал эгрегориально управляемого бедствия общероссийского масштаба.

Кроме того, названные “эпохальные” катастрофы становились своего рода средствами тестирования общества, и на основании результатов этих тестов мафиозно-закулисно принимались решения о возможности проведения в России той или иной политики обычными средствами, т.е. через органы государственной власти, через деятельность общественных организаций и неформальных групп, через промывание мозгов средствами массовой информации. Именно поэтому все “эпохальные” катастрофы предшествовали каким-то поворотным событиям в жизни России. Если хорошо вспомнить все культовые прямые эфиры и кампании в прессе в период с 12 по 21 августа 2000 г., то можно увидеть, как шло тестирование общества в целом; а <обозреватель CNN> Ларри Кинг в своём интервью <8 сентября 2000 г. в период проведения встречи глав государств “Тысячелетие” в ООН> тестировал В.В.Путина. Полезно обратить внимание, что средства массовой информации, которые комментировали это интервью в России, так и не привели его полного текста, скрывая нечто. И всё это тестирование необходимо для заправил доктрины Второзакония-Исаии, осуществляющих глобальную надгосударственную политику.

Но и мы при этом протестировали её закулисных заправил и убедились, что они действительно способны в своей похоти безраздельной власти и рабовладения обрушить планету в немотивированную, не подвластную главам государств и политическим лидерам, а тем более не подвластную простонародью, ядерную войну.

[1] Одним из них является освещение СМИ гибели “Курска” на протяжении всего прошедшего после катастрофы времени.

Им — заправилам библейского проекта — лучше бы одуматься и остановиться, покаяться и изменить себя потому, что попущение Божие в отношении их правления по доктрине Второзакония-Исаии и подчинении этой доктрине народов Земли — не беспредельно. Исаия ошибся: те народы и государства, *кто не подчинится этой мерзости, не желая при этом заместить её доктриной установления своего собственного глобального рабовладения,* не только не «погибнут» и не «истребятся», но и очистят Землю и её Дух («ноосферу») от этой мерзости.

После того, как решение об этом в России принято, алгоритмика эгрегора доктрины Второзакония-Исаии уже включена в <альтернативно> объемлющую глобальную алгоритмику, в которой неизбежно библейский проект порабощения человечества рассыплется, не оставив после себя ни зёрен возобновления в будущем, ни почитаемого кем-либо праха; при этом сгинут и наиболее упорствующие его приверженцы как из числа рабов и холуёв, так и из числа самих рабовладельцев. Заместить библейский проект альтернативным проектом более совершенного рабовладения не удастся по тем же причинам. Залогом этого является то, что *Русская открытая культура* (не «эзотерика», предназначенная для кем-то избранных «посвящённых») уже освоила всё, что необходимо для защиты с Божией помощью себя, человечества и планеты Земля от матричной и эгрегориальной магии.

Открытыми остаются только два вопроса:

- вопрос сроков времени;
- и вопрос о количестве тех, кто отрицая своё Вселенское достоинство Человека, сгинет, будучи приверженным доктрине Второзакония-Исаии и альтернативным проектам порабощения человечества.

Но ответ на эти два вопроса зависит от благоволения[1] самих людей как в России, так и за её пределами.

24 — 26 сентября 2000 г.
Уточнения и дополнения:
5 — 7 ноября 2001 г.
12 июля — 14 августа 2002 г.
24 сентября 2003 г.

[1] «Слава в вышних Богу, мир на Земли, в человецех благоволение», — слова православной молитвы Великое славословие.

6. Самая кошмарная версия

Версия потопления “Курска” залпом боевых торпед, выпущенных подводной лодкой НАТО, объясняет очень многие и многие факты, о которых сообщалось как о достоверных официальными лицами ВМФ и органов государственной власти, и которые не укладываются в другие версии.

Если обратиться к публикации в журнале “В мире науки” № 5, 1988 г. (Русскоязычная версия американского журнала “Scientific American”) “Неакустические методы обнаружения подводных лодок”, в которой приведены данные Тома Стефанека по шумности АПЛ ВМС США и ВМФ СССР, воспользовавшись при этом также открытой публикацией “Особенности акустической защиты атомных подводных лодок ВМС США” в журнале “Зарубежное военное обозрение” № 7, 1988 г. (авторы капитан 1 ранга В.Пархоменко и капитан 1 ранга Ю.Пелевин), то станет ясно, что:

Советские АПЛ уже к 1990-м годам проигрывали по шумности американским минимум 30 дБ.

30 дБ (дециБелл) для большинства читателей — это абстрактные, ничего не говорящие цифры. Практически же они означают, что на скоростях хода порядка 6 — 8 узлов[1] шумность всех американских подводных лодок третьего поколения ниже уровня шумов моря, а шумность всех отечественных подводных лодок третьего поколения выше уровня шумов моря. При этом отечественные стратегические ракетоносцы — самые шумящие, а американские — самые бесшумные. В этом диапазоне 30 дБ, разделяющем стратегические ракетоносцы с баллистическими ракетами обоих государств, под уровнем шумов моря расположились американские многоцелевые (торпедные) лодки, а над шумами моря — многоцелевые (торпедные) отечественные лодки. Погибший “Курск” располагался где-то между отечественными торпедными и стратегическими лодками существенно выше над шумами моря.

Этот результат — прямое следствие научно-технической политики и военно-морской доктрины, поддерживаемых С.Г.Горшковым и его аппаратом с середины 1950-х гг.

Это положение в целом сохраняется и доныне, поскольку в 1990-е гг. вступали в строй только лодки старых проектов, на основании головных[2] образцов которых и был сделан приведённый вывод. За прошедшее десятилетие философия и культура проектирования подводных лодок, унаследованная от С.Г.Горшкова и его подручных, не была вытеснена иной, исходящей из принципа, понятного даже простому крестьянину, предложившему Петру I построить «ПОТАЁННОЕ судно», а не *«подводную* лодку». До начала XX века для <обеспечения потаённости> достаточно было скрыться под водой; в конце XX — начале XXI века для этого не всегда достаточно скрыться и под уровнем шумов моря. Но в горшковской концепции строительства подводных лодок акустическая скрытность была принесена в жертву:

- эксплуатационной надёжности энергетической установки, обеспечиваемой дублированием набора составляющих её механизмов, а не их совершенствованием. СЛЕДСТВИЯ: двухвальные энергетические установки, что влечёт за собой увеличение длины корпуса, <площади> смоченной поверхности, сопротивления воды движению корабля, рост необходимой мощности и общей массы энергетической установки и рост полного подводного водоизмещения, ухудшение гидродинамических условий работы гребных винтов *(практически же двухвальные лодки на протяжении десятков лет своего существования в тактических ситуациях, требующих наибольшей акустической скрытности, ходят под одним винтом).* Горшков просто не сумел задавить первую одновальную лодку Пр. 671, в результате чего возник прецедент одновальных лодок в ВМФ СССР, но потом взял свое: сумел задавить в третьем поколении работы в развитие и совершенствование Пр. 705 — сверхдинамичной и манёвренной лодкой второго поколения, во многом опередившей своё время, которая при грамотном акустическом проектировании в дальнейших модификациях, могла бы стать самой малошумной лодкой. <Не получили развития в новом поколении и АПЛ Пр. 670М с противокорабельными крылатыми ракетами — им на смену пришли АПЛ Пр. 949А, главный конструктор И.Баранов.>
- **всплывающей камере** *(уже дважды доказала свою надуманность и бесполезность в эгрегориально управляемых катастрофах[3]).* СЛЕДСТВИЯ: увеличение ширины и ухудшение профиля рубки (ог-

[1] 1 узел — 1,852 км/час.

[2] «Головной» корабль — первый в серии строящихся по одному проекту. (2004 г.).

[3] Она впервые появилась на Пр. 705, где по боевой тревоге весь экипаж находился в центральном посту, по какой причине спасательная камера в случае аварии могла бы действительно спасти всех. Но на 705-х <аварий, свя-

➔➔➔

раждения выдвижных устройств — перископов, антенн), гидродинамический след от которого (неоднородность набегающего потока) возбуждает колебания лопастей гребных винтов;

- **обеспечению непотопляемости при затоплении отсеков прочного корпуса.** СЛЕДСТВИЯ: уменьшение осадки в надводном положении относительно высоты корпуса, влекущее: 1) уменьшение диаметра гребных винтов (чтобы в надводном положении не торчали из воды <и не могли бы быть повреждены плавающим на поверхности мусором и льдом>) и соответственно рост частоты их вращения (для переработки подводимой мощности энергетической установки корабля в заданную заказчиком скорость хода), что приводит к снижению докавитационной[1] скорости хода, 2) рост полного подводного водоизмещения за счет повышения запаса плавучести, увеличения объёма балластных цистерн, увеличение запаса воздуха высокого давления, 3) увеличение мощности энергетической установки вследствие роста водоизмещения и 4) возникновение дополнительного сопротивления и шумности при течении воды во время движения лодки через проницаемые объёмы в лёгком корпусе;
- **достижению превосходства в скорости полного подводного хода**. СЛЕДСТВИЯ: формообразование корпуса, рулей, ограждения рубки и выдвижных устройств, неблагоприятные с точки зрения возбуждения колебаний лопастей гребных винтов неоднородностью набегающего потока (мощные пики излучения на частотах, кратных частоте вращения гребных винтов, — наиболее сильный демаскирующий акустический фактор); перераспределение составляющих нагрузки в пользу энергетической установки за счет обитаемости и полезной нагрузки; рост энергонапряжённости двигательно-движительного комплекса, влекущий за собой повышенный уровень механических колебаний его деталей, узлов и агрегатов.

Этим подходам к проектированию сопутствуют ещё ряд конструктивных особенностей отечественных АПЛ:

- **двухкорпусность (прочный корпус внутри обтекаемого лёгкого, одно из следствий требования непотопляемости).** СЛЕДСТВИЯ: практически невозможен точный расчёт спектра собственных частот и форм колебаний системы «прочный + лёгкий корпуса», что затрудняет акустическую оптимизацию общего расположения энергетической установки (главного вибратора, возбуждающего антенну-излучатель — обшивку прочного корпуса и винт) и механических параметров оборудования (частоты вращения и т.п.); возбуждение лёгкого корпуса потоком набегающей воды на больших скоростях хода, вследствие чего лёгкий корпус становится ещё одним источником акустического излучения; позволяет проектанту “сверлить дырки” в прочном корпусе, где он пожелает, а обилие отверстий снижает непотопляемость при сильных пожарах и живучесть при воздействии ударной волны <подводного взрыва>;
- принципиальный отказ в практике проектирования от компенсаторов дипольного излучения гребных винтов и механической развязки по колебаниям прочного корпуса и линии гребного вала <*т.е. юридически это можно квалифицировать как саботаж и вредительство*>. Практически дипольное излучение[2] — колебательные изменения формы и геометрического положения при неизменном объёме.

занных с поступлением воды в отсеки прочного корпуса, не было>, и <потому на них> не погиб ни один человек <(хотя следует признать, что аварии не доведённых до совершенства ядерных реакторов с жидкометаллическим теплоносителем, которые произошли на лодках этого проекта, сопровождались облучением членов экипажа, и лучевая болезнь сократила срок жизнь всех получивших дозы облучения)>.

На всех последующих проектах камеры были, но экипаж был рассредоточен по отсекам, вследствие чего всплывающие камеры стали лишними в конструкции лодки, разделив экипаж на потенциально спасаемых (тех, чьи боевые посты находятся в центральном посту), и на заведомо обречённых.

[1] Кавитация — вскипание воды (жидкости вообще) при температуре окружающей среды при падении в ней внутреннего давления вблизи движущегося тела до значений, меньших, чем давление насыщенных паров при данной температуре. Кавитационная каверна представляет собой парогазовый шлейф, тянущийся за движущимся в воде телом (крылом, лопастью винта и т.п.). Кавитация сопровождается резким повышением шумности в ультразвуковом диапазоне частот и сопровождается эрозией поверхности кавитирующего тела, если ему не приданы специальные формы, допускающие его обтекание в режиме развитой кавитации.

[2] С точки зрения теоретической гидромеханики «гидроакустический диполь» представляет собой два пульсирующих в противофазе источника: когда одна точка равномерно со всех направлений поглощает в себя жидкость — из парной ей точки равномерно во все стороны изливается точно такое же количество жидкости, а расстояние между парными точками исчезающе мало.

Дипольное излучение обладает реальным свойством: если, во-первых, размер излучателя мал по отношению к длине излучаемой волны, и, во-вторых, излучатель обладает нулевой плавучестью, то на больших по отношению к размерам излучателя расстояниях дипольное излучение самоподавляется. Происходит это за счет того, что две аку-

➔➔➔

Это основная доля энергии шумоизлучения гребных винтов на докавитационных скоростях хода<, да и *подводной лодки в целом как гидроакустического излучателя*>;

- соответственно при одинаковом качестве гидроакустических средств освещения подводной обстановки и целеуказания <(было ли оно — особый вопрос к океанологам, прибористам и алгоритмистам, занимавшимся разработкой гидроакустической аппаратуры)>, менее шумящая платформа обеспечивает большие дальности обнаружения и лучше выделяет цели на совокупном фоне шумов моря и собственных шумов платформы-носителя гидроакустики[1].

Эти недостатки могут быть преодолены только в новых проектах, созданных соответственно иной иерархии требований к подводным лодкам: при этом получится что-то похожее на “Лос-Анджелес”, возможно, что несколько лучше. В старых же проектах, при их серийной постройке действительно кое-что улучшить можно, но выиграть гонку акустического проектирования — невозможно, поскольку акустика в горшковщине — такая, какая получится по остаточному принципу при обязательном удовлетворении всего прочего, тактически менее значимого, чем акустическая скрытность; и даже, если не надуманного за кабинетным столом, но такого, что может быть достигнуто иными конструктивными решениями без ущерба для акустической скрытности лодки.

Практически же названный ранее разрыв в 30 дБ в технически обеспеченных уровнях акустической скрытности проявляется в том, что вопрос о взаимном обнаружения друг друга подводными лодками США и отечественными *в подавляющем большинстве случаев разрешается в пользу США на дальностях, на которых отечественные лодки за собственными шумами и шумами моря не слышат американцев*. Именно вследствие этого американские лодки врезаются в отечественные чаще, нежели отечественные лодки — в иностранные.

Вследствие этого отставания в акустической скрытности, ВМФ России не знает: *действительно ли нет в районе его действия подводных лодок США? либо они есть, но мы не в силах их обнаружить?* Соответственно, натовцы имеют возможность отрицать факт пребывания их лодок в тех или иных районах, поскольку мы не можем предъявить им “акустический портрет” подозреваемой нами в чем-либо их подводной лодки, а тем более принудить её к всплытию, при обнаружении в наших территориальных водах.

Этот факт хорошо известен в военно-морских кругах, но высокое начальство ВМФ и Минсудпрома предпочитает его оспаривать, поскольку признание этого факта с их стороны приводит к вопросу о соответствии занимаемым должностям очень широкого круга высших чиновников ВМФ, Российской Академии наук, Минсудпрома, о кадровой политике, проводившейся на протяжении нескольких последних десятилетий и проводимой ныне; а также — *к чисто уголовному вопросу о преступной халатности с признаками измены Родине*.

Курсантов же военно-морских училищ официальные учебные курсы убеждают в обратном соотношении по акустической скрытности, рассказывая им сказки о наконец таки якобы достигнутом отечественным кораблестроением примерном равенстве по шумности с американцами, а то и превосходстве над ними. В том же широкую аудиторию убеждают и издания, подобные книге М.Калашникова “Сломанный меч империи”, обзору “Отечественные атомные подводные лодки” в журнале “Техника и вооружение” № 5, 6, 2000 г., обзору М.Ю.Курушина “Подводная лодка «Курск»” (Москва, «Олимп», Издательство «АСТ», 2000 г.).

Вследствие сложившейся практики замалчивания и “необострения” этого вопроса ВМФ России проигрывает США и в четвертом поколении (архитектурно-конструктивный облик лодок четвертого по-

---

стические волны, излучаемые в противофазе двумя компонентами диполя, также в противофазе накладываются друг на друга, подавляя одна другую.

Дипольное излучение реальных объектов (таких как гребной винт) может быть смоделировано (представлено) методами теоретической гидромеханики как излучение множества диполей различной мощности, распределённых по поверхности шумоизлучающего объекта. Но в шумоизлучении реальных объектов присутствуют и другие составляющие.

[1] 1969 г. АПЛ ВМС США “Лэпон” скрытно следит в Атлантике за новеньким советским стратегическим подводным ракетоносцем, спроектированным “Рубином” (по натовской классификации “Янки”), с межконтинентальными баллистическим ракетами на борту:

«“Лэпон” справлялась с ситуацией, благодаря усовершенствованной акустике, в противном случае обнаружения избежать не удалось бы. Мэк даже рассчитал своеобразный «коэффициент преимущества» в 1,8, используя для этого сравнительный анализ дистанции обнаружения надводных кораблей. Так, если “Лэпон” обычно обнаруживала их на дистанции 18 км, то “Янки” реагировала на тот же корабль с дистанции 10 км» (Е.А.Байков, Г.Л.Зыков, “Разведывательные операции американского подводного флота”, СПб, «Галея Принт», 2000 г., стр. 30). (2002 г)

коления в отечественном флоте неотличим от лодок третьего поколения со всеми вытекающими гидромеханическими, в том числе акустическими, последствиями).

И это — главная военно-морская государственная тайна США от русских всех национальностей, от государственной бюрократии СССР, а в последствии и от государственной бюрократии России; но это же — мафиозно-корпоративная тайна отечественной бюрократии ВМФ, Минсудпрома, РАН как от русских всех национальностей, так и от корпорации бюрократов государственного аппарата нашей страны.

При таком соотношении уровней технического развития атомных подводных лодок американцы, уверовав в свою “невидимость” и неуязвимость, обнаглели до такой степени, что уже давно привыкли шастать в подводном положении там, где считают нужным. При этом систематически ими нарушаются как нормы международного права (включая умышленное вхождение в чужие территориальные воды и в районы, объявленные закрытыми в связи с военными учениями), так и просто требования хорошей морской практики (отрасли культуры, включающей в себя не формализованные правилами нормы этики судоводителей, безопасности судовождения и эксплуатации кораблей и судов).

Но кроме техники, есть ещё и гидрология моря. В частности, в Баренцевом море в районе гибели “Курска” в дни трагедии приповерхностный слой воды был прогрет до + 10^{O} С, а температура придонных слоёв была около + 4^{O} С. При этом образуется слой, в котором при незначительных изменениях глубины резко <и существенно> изменяются значения температуры воды.

Скорость звука в воде зависит от температуры: при распространении в воде звуковой луч отклоняется в сторону более плотных холодных слоев. Поэтому в таких гидрологических условиях в сочетании с воздействием течений возможно возникновение гидроакустических теней, линз и зеркал, завес, <волноводов,> под прикрытием которых лодки, обладая даже высокой шумностью, могут скрываться и оказываться “невидимыми” даже для самых совершенных средств гидроакустического обнаружения. При этом одинаково неработоспособны оказываются как пассивные средства, вслушивающиеся в звуки моря, так и *локаторы, посылающие свои импульсы, а потом улавливающие их отражения от подводных объектов.* Под воздействием этих линз, зеркал, теней, завес, <волноводов> шумоизлучение искомой лодки может не прийти к затаившемуся “уху” охотника, а посланный охотником импульс локатора может затеряться в море, даже отразившись от искомого объекта. <Иными словами, особенности гидрологии могут свести практически на нет способность к обнаружению подводных лодок даже самых совершенных гидроакустических средств, размещённых на каком-либо носителе[1]>.

Гидрологические особенности такого рода могли создать тактическую обстановку, в которой “Курск” из-за высокого уровня собственных шумов и технического превосходства лодок США в акустической скрытности не знал о нахождении натовской лодки в районе торпедных стрельб и выпустил торпеду по учебной цели, как то и было предусмотрено планом учений. А натовская лодка, нагло ведя разведку в зоне учений нашего флота, из-за особенностей гидрологии района тоже своевременно не обнаружила “Курск”[2].

Вследствие такого рода особенностей гидрологии <и стечения других обстоятельств> натовская лодка могла оказаться вблизи траектории прохождения учебной торпеды, выпущенной “Курском” во время учений[3]. Головка самонаведения торпеды в режиме пассивного шумопеленгования могла захва-

---

[1] По этой причине противолодочная оборона района, а равно какого-либо объекта в море, требует привлечения разнородных сил и средств поиска и обнаружения подводных лодок. При этом они должны быть рассредоточены в охраняемом районе и на подступах к нему и обладать чувствительностью не только к гидроакустическому, но и к иным физическим полям, излучаемым подводной лодкой и демаскирующим её на естественном фоне природных полей. (2002 г.).

[2] Такого рода якобы неспособность американских лодок обнаруживать наши даже при нахождении от них в непосредственной близости, конечно, можно выдать за преодоление отечественным подводным кораблестроением отставания в акустическом проектировании, но шумность отечественных ПЛ от этого объяснения не упадёт ниже уровня шумов моря, а американские лодки по-прежнему будут иметь возможность найти нашу лодку, начать *скрытное* слежение за нею на дистанции нескольких сотен метров, и будет сохраняться возможность столкновений натовских ПЛ с нашими вследствие непредсказуемости манёвров наших лодок или судоводительских ошибок ходовых вахт натовских лодок.

[3] Санкт-Петербургский еженедельник “Час Пик” № 36 (1127) от 29 августа — 4 сентября 2000 г. утверждает, что “Курск” потоплен противолодочной ракетой, выпущенной с крейсера “Пётр Великий” 12 августа в ходе проведения испытаний нового комплекса противолодочного оружия, создаваемого на базе противокорабельного комплекса «Гранит». 11 сентября председатель Госкомиссии по расследованию гибели АПЛ “Курск” И.Клебанов официально заявил, что “Курск” не был потоплен ракетой с крейсера “Пётр Великий” (Санкт-Петербургский выпуск газеты “Коммерсантъ”, № 196, от 19 октября 2000 г., в статье В.Доценко “Трагедия была организована”). ВМФ о стрель-

→→→

тить оказавшуюся в непосредственной близости от её курса натовскую лодку. После захвата <этой новой> цели торпеда была перенацелена её бортовой <автономной> системой самонаведения на натовскую лодку. Если при этом головка самонаведения ещё и переключилась в активный режим (это свойственно некоторым типам торпед и может быть задано при выстреле избранным алгоритмом самонаведения), то акустики на натовской лодке услышали не только шумы идущей на них торпеды, но и посылки гидролокатора её головки самонаведения.

После того, как торпеда пошла на натовскую лодку, на её главном командном пункте могли *либо ошибиться в оценке ситуации, сочтя направившуюся на них торпеду целенаправленным применением нами оружия против них, либо струсить,* и дали торпедный залп, желая, прежде всего, поразить идущую на них торпеду, не имея времени размышлять на тему: торпеда боевая? или учебная, т.е. без боевого заряда, и потому серьёзной опасности не представляющая?

Но такие действия могли быть и результатом исполнения командиром-масоном натовской лодки прямо отданного ему старшими "братьями" приказа, лежащего в русле закулисной политики, направленной либо против В.В.Путина, либо решающего какие-то внутриполитические проблемы США (с точки зрения американцев<, а тем более — их закулисных хозяев>, весь остальной мир — среда, предназначенная для обслуживания их нужд[1]*, и по отношению к «отсталым народам», к которым относится и население России, с их точки зрения можно вести себя как угодно, не стесняя себя нормами морали: вспомните сбитый над Сахалином ПВО СССР в 1983 г. "Боинг-747" — разведку в интересах США совершал южно-корейский пассажирский авиалайнер).*

В залпе натовской лодки могло быть от 2 до 4 торпед.

Соответственно первый взрыв (порядка 100 кг в тротиловом эквиваленте), зафиксированный акустиками и сейсмологами, мог быть взрывом натовской торпеды, вблизи учебной торпеды "Курска". Этот взрыв вряд ли был контактным. Вследствие этого торпеда "Курска" могла уцелеть и попасть в натовскую подводную лодку, нанеся ей механические повреждения, не несущие угрозы гибели. Такой вариант объясняет, почему в районе были обнаружены аварийные буи не российской окраски, а на дне неподалеку от затонувшего "Курска" был обнаружен объект, соизмеримых с "Курском" размеров, и были найдены обломки каких-то конструкций ограждения рубки или лёгкого корпуса <неизвестной> подводной лодки. Конечно, если сообщения о буях[2] и найденных обломках "ограждения" достоверны; если второй объект действительно был обнаружен, а не представлял собой второй экземпляр гидроакустического "эха", возникший при вторичном отражении гидрологическими неоднородностями первичного "эха" посылок гид-

---

бах ракетами с борта "Петра Великого" 12 августа <в то время> ничего официально не сообщал, но и не опровергал этих сообщений. <Впоследствии ВМФ утверждал, что 12 августа во время, соответствующее времени гибели "Курска", никаких стрельб не проводилось.>

Если эти сообщения соответствуют действительности, то падение ракет в закрытом для плавания районе, где вела разведку натовская подводная лодка, могло повлечь применение ею боевого оружия. Ситуация могла усугубиться ещё и тем, что США не признают 12-мильные территориальные воды, объявленные ещё СССР в некоторых районах. И как сообщается в книге Е.А.Байкова, Г.Л.Зыкова "Разведывательные операции американского подводного флота", ещё в конце 1960-х гг. командиры американских лодок при совершении разведывательных действий в 12-мильной зоне не признаваемых США советских территориальных вод имели приказ применять оружие в целях самообороны, в случае возникновения угрозы их безопасности (стр. 36 и повторно 37). Нет оснований полагать, что это приказ отменён ныне.

И этот приказ — не пустые слова. После того, как глухая К-19 (стратегический ракетоносец СССР, аж с тремя ракетами на борту) ударила в борт ошибшуюся в манёвре АПЛ "Гэтоу", осуществлявшую ближнее слежение за К-19, офицер управления оружием на "Гэтоу" кинулся в торпедный отсек, но советская лодка не проявляла признаков агрессивности, экстренно всплыла и начала работать эхолотом, продолжая оставаться в неведении о нахождении в районе чужой АПЛ. Факт столкновения с чужой лодкой был установлен советской стороной только при доковом осмотре повреждений К-19 спустя несколько дней после происшествия ("Разведывательные операции…", стр. 37).

[1] Эта точка зрения наиболее ярко выражена в книге бывшего советника президентов США З.Бжезинского "Великая шахматная доска. Господство Америки и его геостратегические императивы". — М.: Международные отношения. 1998. (Brzezinski Z. «The Grand Chessboard. American Primacy and Its Geostrategic Imperatives». Basic Books.) Наш комментарий к ней см. в аналитической записке 1998 г. "Эгоист подобен давно сидящему в колодце".

[2] Буи могли быть и не аварийными, а гидроакустическими буями противолодочных самолётов НАТО "Орион" (внешне похожи на наши турбовинтовые самолёты 1960-х гг. Ил-18), при помощи которых ведётся разведка подводной обстановки. Такие буи самоликвидируются по завершении работы, вследствие чего, если по обнаружении его своевременно не поднять на борт, то после самоликвидации искать на поверхности будет нечего. "Орион" мог первым доложить командованию НАТО об инциденте, дабы политики не допустили перерастание инцидента в войну.

ролокаторов, отражённых затонувшим “Курском”. Если это был второй экземпляр гидроакустического “эха”, то с изменением гидрологии района под воздействием течений он исчез сам собой.

И если это действительно была вторая подводная лодка, то почему Северный флот её потерял, а не принудил всплыть или не сопровождал её к порту ремонта? — Потому что по своей скрытности натовские лодки превосходят возможности отечественных сил противолодочной обороны, которые, даже обнаружив лодку, неизбежно её теряют? — или потому, что было принято решение дать ей уйти, поскольку после всего, что произошло и было ясно изначально (тем более после обнаружения “Курска” на дне и его осмотра с борта «батискафа»), это был вопрос политики, лежащий вне компетенции командующего Северным флотом?

Ответ на вопрос о втором объекте должны прояснить командующий Северным флотом В.А.Попов и те командиры-противолодочники, которым он обязан был поручить обеспечить противолодочную оборону района проведения спасательных работ.

Второй зафиксированный взрыв (спустя две минуты с лишним после первого) мог быть наложением неконтактного взрыва в районе кормовой оконечности “Курска” (он привёл к затоплению кормовых отсеков вследствие разрушения вводов забортной арматуры и проблемам с комингс-площадкой и люком 9-го отсека) и контактных взрывов при попадании двух торпед в его носовую оконечность, результатом чего является, во-первых, пробоина размером 2×3 метра с вогнутыми вовнутрь оплавленными краями в районе 24 шпангоута на стыке 1-го и 2-го отсеков (“Московские ведомости” № 34 от 11.09.2000 г.) и, во-вторых, — детонация боевых торпед <в торпедных аппаратах и в стеллажах первого отсека>.

* * *

<Чтобы сформировать образные представления о сказанном, обратимся к фотографии АПЛ “Курск” в надводном положении и рисунку её внешнего вида, представленным на рис. 4, а также к продольному разрезу, представленному на рис. 5.

В состав первой редакции рис. 5 не входил, поскольку он был найден в интернете позднее. Добавив во вторую редакцию рис. 5, мы сохраняем в ней и иллюстрацию, которая была в первой редакции, представленную ниже на рис. 6, для того, чтобы читатель имел представление о различиях обеих редакций.

Рис. 4. Внешний вид АПЛ Пр. 949А. Фотография взята с официального сайта ЦКБ морской техники "Рубин"; схема отсканирована из номера "Независимой газеты" от 31 августа 2000 г.

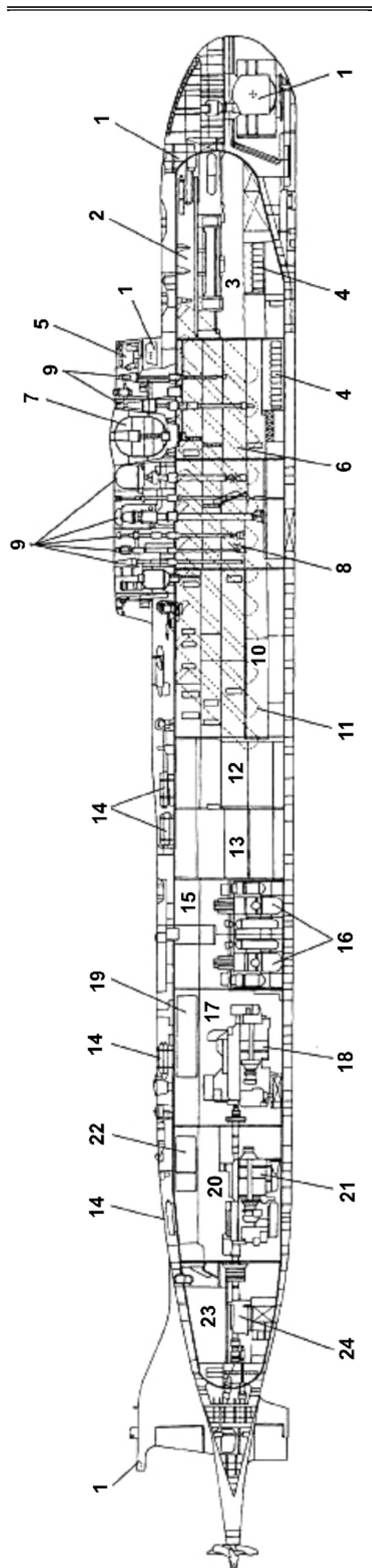


Рис. 5. Продольный разрез АПЛ Пр. 949А (Рисунок добавлен в 2002 г. по материалам сайта www.k-141.org/img/plan949a-big.gif)

1. Антенны гидроакустического комплекса. 2. Стеллажи с устройствами продольной и поперечной подачи с системой быстрого заряжания комплекса торпедно-ракетного вооружения. 3. Первый (торпедный) отсек. 4. Аккумуляторные батареи. 5. Ходовой мостик. 6. Второй отсек (центральный пост). 7. Всплывающая спасательная камера. 8. Третий отсек. 9. Выдвижные устройства (перископы, антенны и т.п.). 10. Четвертый (жилой) отсек. 11. Проекции расположенных побортно вне прочного корпуса контейнеров с пусковыми установками противокорабельного ракетного комплекса “Гранит”. 12. Пятый отсек (вспомогательные механизмы). 13. Шестой отсек (вспомогательные механизмы) 14. Баллоны ВВД (воздуха высокого давления). 15. Седьмой (реакторный) отсек. 16. Реакторы. 17. Восьмой (турбинный) отсек. 18. Носовая ПТУ (паротурбинная установка). 19. Носовой ГРЩ (главный распределительный щит). 20. Девятый (турбинный) отсек. 21. Кормовая ПТУ. 22. Кормовой ГРЩ. 23. Десятый отсек (ГЭД — гребной электродвигатель). 24. ГЭД.

На рис. 6 показана немасштабная схема АПЛ “Курск” в разрезе по *продольной плоскости симметрии (диаметральной плоскости),* которая несмотря на свою загрублённость и некоторые искажения *(есть различия с тем, что показано на рис. 5: в частности на рис. 5, отсек в котором расположен кормовой спасательный люк — десятый, а не девятый, — но для наших целей эти различия не принципиальны)* тем не менее, даёт общее образное представление об устройстве АПЛ проекта, похожего на 949А.>

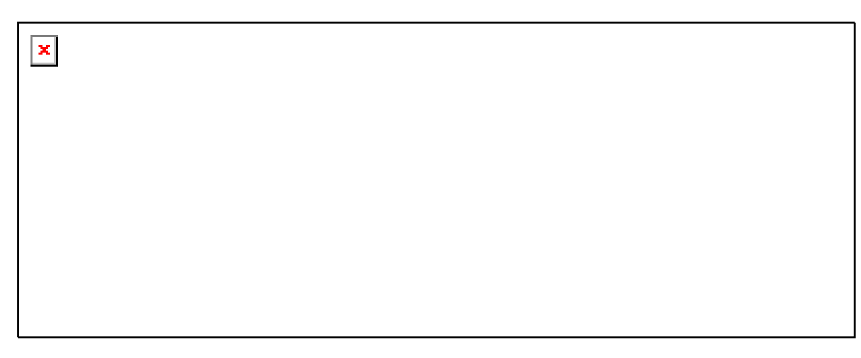


Рис. 6. Продольный разрез АПЛ Пр. 949А по публикации в книге М.Ю.Курушина “Подводная лодка «Курск»” (Москва, «Олимп», «АСТ», 2000 г.). Нумерация отсеков соответствует отечественной традиции. <Но плоскость, отсекающая воздушный пузырь в корме, не соответствует реальному положению лодки на грунте (дифференту 2^{O} на нос и крену $1,5^{O}$ на левый борт, о которых сообщалось в СМИ).>

В нижней части рис. 6 на горизонтальной линии имеются вертикальные засечки и цифры, указывающие номера отсеков. Засечки проведены в плоскостях, соответствующих носовой переборке каждого из отсеков. 1-й отсек — торпедный. 2-й — центральный пост (главный командный пункт). 3-й — штурманская рубка, пост химконтроля, стойки систем автоматики. 4-й — каюты, камбуз, пульт управления реакторами. 5-й и 5-й-бис — реакторный. 6-й — вспомогательных механизмов. 7-й и 8-й — турбинные. 9-й — румпельное отделение (приводы управления рулями) и главные упорные подшипники. Вертикальной штриховка по периметру корпуса соответствует набору в пространстве между прочным и лёгкими корпусами. В корму от 9-го отсека вне прочного корпуса расположены так называемые «штаны» — <специфический атрибут многих отечественных двухвальных атомных подводных лодок, начиная со второго поколения; это обтекатели и кронштейны гребных валов и рулевого устройства, представляющие собой проницаемые объёмы в пределах кормовой части лёгкого корпуса. Как выглядят «штаны» при взгляде снаружи, показано на проекциях внешнего вида АПЛ Пр. 949А на рис. 4.>

В нос от цифры «1», обозначающей начало прочного корпуса, расположены затапливаемые и проницаемые объёмы в пределах лёгкого корпуса, в которых размещено различное оборудование. Прямоугольник с горизонтальными линиями, расположенный на середине высоты корпуса, — выгородка антенн гидроакустического комплекса. <Это — большая «кастрюля», в которую помещён антенный комплекс. Обычно она заполнена водой, но при необходимости доступа людей к антеннам в надводном положении она может быть осушена.> Над нею в верхней части корпуса, в два яруса по высоте расположены торпедные аппараты. В верхнем ярусе два аппарата калибра 650 мм, в нижнем ярусе четыре аппарата калибра 533 мм. Внутри прочного корпуса на верхней палубе торпедного (1-го) отсека на стеллажах хранятся запасные торпеды для торпедных аппаратов обоих ярусов. В его трюме (в самой нижней части) расположена «аккумуляторная яма», где находятся батареи<, а также некоторые прочные цистерны>. В кормовой оконечности наклонная черта с надписью «воздушный пузырь» показывает возможное положение воздушной подушки в 9-м отсеке при его затоплении в условиях дифферента на нос.

* *
*

При этом более возможно, что одна из торпед <залпа, выпущенного натовской лодкой,> попала в лёгкий корпус в носовой оконечности над выгородкой гидроакустической станции и взорвалась в районе, где в два яруса размещены трубы торпедных аппаратов. Обычно аппараты заряжены: если из одного выпустили учебную торпеду, то в пяти[1] других аппаратах торпеды были боевые. В этом случае их боеголовки оказались практически в эпицентре взрыва одной из натовских торпед, и не могли не сдетонировать <(точнее: причины и условия для их детонации были наиболее подходящими, нежели во всех других версиях начала и развития катастрофы>. При этом первый отсек был бы неизбежно разрушен, <и на всём его протяжении вплоть до района> выгородки гидроакустической станции могли уцелеть только

[1] Либо в четырёх: если на борту были две учебные торпеды — одна противокорабельная для стрельбы по надводным целям, а другая противолодочная. (2004 г.).

конструкции в нижней <(примыкающей к килю)> части этого района корпуса. Но взрыв в этом же районе корпуса наиболее вероятен и при столкновении лодки на ходу с <якорной или дрейфующей> миной. В один из дней проведения спасательной операции проскользнуло сообщение, что корпус так разрушен, что гидроакустическая станция лежит на дне. Если это сообщение истинно, то видимо, разрушен и район размещения торпедных аппаратов, и для объяснения этого разрушения была выдвинута версия о столкновении с <дрейфующей> миной времён Великой Отечественной войны. Однако одиночная мина не могла оставить *ещё одну* — вторую пробоину на стыке 1-го и 2-го отсека, и, кроме того, район стыка отсеков удалён достаточно далеко от боеголовок торпед, вследствие чего ударная волна в районе размещения боеголовок торпед была бы ослаблена и не смогла бы вызвать их детонацию.

> Взрыв торпеды или мины в непосредственной близости от заряженных торпедных аппаратов, повлекший за собой детонацию боевых торпед в них, — единственная версия, которая не противоречит статистике гибели подводных лодок: не известно ни одного случая, чтобы на борту подводных лодок взорвались бы торпеды при затоплении отсеков, взрывах глубинных бомб, ударах о грунт при навигационных происшествиях, затоплении лодок и их разрушении на глубине[1].

Это не значит, что <никогда в истории> торпеды не взрывались в аппаратах и в отсеках лодок, но <там> они взрывались по другим причинам. Зато известны случаи, когда в ходе боёв взрывы авиабомб и артиллерийских снарядов в непосредственной близости от заряженных торпедных аппаратов на надводных кораблях вызывали детонацию торпед.

При взрыве мины у борта *торпеды в первом отсеке и в аппаратах были бы достаточно далеко удалены от эпицентра*, и если не были поражены осколками <(что маловероятно, учитывая размещение оборудования в отсеке)>, то вряд ли бы сдетонировали. Соответственно взрыв торпед, размещённых на стеллажах в торпедном отсеке, если он и имел место, то был вторичен по отношению к детонации торпед в аппаратах, оказавшихся практически в эпицентре одного из взрывов противолодочного оружия. Даже если внутреннего взрыва в первом отсеке не было, то взрыва торпед в аппаратах и <внешнего взрыва> торпеды в районе стыка 1-го и 2-го отсеков достаточно, чтобы повлечь катастрофические разрушения с первого по четвертый отсек[2].

---

[1] Например, адмирал А.П.Михайловский в книге "Рабочая глубина. Записки подводника" (СПб, «Наука», 1996 г.) на стр. 127 — 128 описывает эпизод, имевший место в 1973 г., когда атомная подводная лодка К-1 Пр. 675 (лодка первого поколения с 6 крылатыми ракетами с надводным стартом, водоизмещение 7 400 тонн, длина 115 м), находясь на боевой службе в Карибском море, на глубине 120 м при скорости хода 16 узлов напоролась на юго-восточный склон банки Хогуа (грунт скально-кораловый). Как показало обследование на Кубе, куда лодка зашла после аварии, торпедные аппараты левого борта и находящиеся в них торпеды были повреждены. Поскольку одна из повреждённых торпед была снаряжена ядерной боевой частью, а на Кубе не было условий и средств обеспечения для проведения работ с аварийными ядерными боеприпасами, лодка совершила переход на Северный флот своим ходом в сопровождении спасательного судна. Обследование в своей гавани показало, что «передние крышки, трубы левых торпедных аппаратов и боевые зарядные отделения обеих торпед вмяты в прочный корпус и значительно деформированы. Извлечь торпеды невозможно». Однако и после такого страшного удара торпеды в смятых аппаратах не взорвались.

Было принято и осуществлено решение: вырезать из корпуса повреждённые аппараты вместе с торпедами. Работы были выполнены в бухте Малая Лопатка в течение нескольких суток без ввода лодки в док. Лодка наплаву была сдифферентована на корму, вследствие чего район повреждений поднялся над действующей ватерлинией. После вырезки из корпуса лодки аппаратов боевые отделения торпед, также отрезанные от торпед, были уничтожены подрывом: обычное в сопках по близости, а ядерное — в шахте на полигоне на Новой Земле, куда оно было доставлено со всеми необходимыми предосторожностями.

В рубрике "Новости" на сайте газеты "Известия" 24 октября 2000 г. было опубликовано следующее сообщение: «**Детонации боеприпасов на АПЛ "Курск" не было».**

«Специалисты, которые по поручению госкомиссии провели испытания торпед и ракет, которыми была оснащена АПЛ "Курск", доказали, что боеприпасы не могли сдетонировать при ударе субмарины о морское дно. Экспертное заключение было сделано после проведения ряда испытаний на военном полигоне в Подмосковье недалеко от города Красноармейск. Полученные данные будут направлены в госкомиссию по расследованию причин катастрофы "Курска" и правительству».

[2] «С первого по четвертый отсек разрушения катастрофические», — было сказано монополистом на распространение информации И.Клебановым в одном из выступлений.

Кстати, интересно узнать, как прокомментирует доктрину Второзакония-Исаии И.Клебанов: и как еврей, которым в доктрине предложена роль расы "господ"; и как государственный деятель России, народы которой не только не способны жить под властью этой мерзости, но и очистят от неё Землю и её Дух («ноосферу»).

При затоплении же отсека через пробоину 1,40×2 метра (а тем более 2×3 метра), какая версия высказана в упоминавшихся "Московских ведомостях", нет времени на развитие пожара, в котором торпеды могли бы взорваться вследствие перегрева.

Именно по причине неодновременности взрыва нескольких единиц боеприпасов и наложения друг на друга нескольких ударных волн второй "взрыв" оказался не только наиболее мощным, но относительно продолжительным (растянутым во времени).

Третий "взрыв", о котором сообщили только некоторые средства массовой информации (если он в действительности имел место) мог быть гидродинамическим ударом при разрушении гидростатическим давлением какого-то "непрочного" герметически закрытого объёма при затоплении отсеков затонувшей подводной лодки (герметичных выгородок, герметичных постов).

Кроме того, смущает и официальное сообщение ВМФ об учебной задаче, которую решал "Курск" в ходе торпедных стрельб: поражение главной цели в ордере[1] надводного соединения кораблей. АПЛ типа "Курск" по нынешним ценам стоит порядка 1 млрд. долларов. В условиях мощной противолодочной обороны вероятность уничтожения подводной лодки после того, как выпущенные ею торпеды обнаружены (или поразили цель), если и не близка к 1, то более 0,5.[2] Для "Курска" это усугубляется тем, что, будучи ракетоносцем с полным подводным водоизмещением около 25 000 тонн, он уступает по своим характеристикам скрытности и манёвренности многоцелевым (торпедным) подводным лодкам с полным подводным водоизмещением в пределах 8 000 тонн, которые прямо предназначены для выполнения и такого рода торпедных стрельб[3].

Иными словами, в мире очень мало (порядка трёх десятков: <у США в строю авианосцев — 12 штук, плюс к ним крупные десантно-высадчные корабли США *(типа "Тарава", "Уосп")* и других стран НАТО>) надводных объектов, стрелять по которым торпедами с лодок Пр. 949 и 949А, почти при 100-процентной гарантии их последующего уничтожения, военно-экономически оправдано. Кроме того, если употребляются торпеды без ядерных боевых частей, то подавляющее большинство такого рода объектов — вследствие наличия систем противоторпедной обороны и конструктивной защиты от взрывов торпед — не может быть утоплено одним торпедным залпом <(для многих из них попадание 2 — 3 тор-

---

[1] «ОРДЕР, регламентированное командующим (командиром) по направлениям, интервалам и дистанциям взаимное расположение кораблей (судов) и действующих с ними самолётов (вертолетов) при выполнении задачи. Может быть походным или боевым» ("Большой энциклопедический словарь", электронная версия на компакт-диске, 2000 г.). (2004 г.).

[2] Собственно для потопления всякой из существующих подводных лодок достаточно её поражения одной торпедой или глубинной бомбой, и никакими конструктивными мерами уровень боевой живучести подводной лодки при поражении её торпедами повысить невозможно: даже если она сумеет всплыть, то будет добита в надводном положении. Для сопоставления: авианосец способен выдержать попадания до 10 — 15 торпед и оставаться на плаву, а при 5 — 6 попаданиях, может быть, даже не потеряет способности двигаться и выполнять взлётно-посадочные операции; тяжёлый крейсер водоизмещением около 25 — 30 тыс. тонн способен выдержать попадания до 4 — 6 торпед и остаться на плаву и вести бой (речь идёт о торпедах с неядерными боеголовками), возможно потеряв ход. Поэтому и в качестве платформы для размещения противокорабельного ракетного оружия целесообразность строительства АПЛ Пр. 949 и его модификаций — вопрос дискуссионный.

Кроме того и сама возможность занятия АПЛ Пр. 949 позиции для поражения авианосца ракетами в некоторых тактических ситуациях не обеспечивается, поскольку при сопровождении авианосных соединений, перемещающихся со скоростями 20 и более узлов, скрытность этих лодок на таких скоростях сопоставима со скрытностью соединения надводных кораблей при комплексной оценке вероятности обнаружения (учитывается не только шумность и возможность визуального обнаружения) при катастрофически низкой боевой устойчивости лодки и практически полной её неспособности к освещению на таких скоростях хода в подводном положении тактической обстановки. Возможность обнаружения и поражения цели для лодок такого назначения с самого начала появления класса лодок с противокорабельными крылатыми ракетами в начале 1960-х гг. во многом обусловлена внешними авиационными и космическими средствами освещения обстановки и целеуказания, боевая устойчивость которых также является предметом дискуссий на протяжении всего времени их существования.

[3] Не говоря уж о дизель-электрических ПЛ (ДЭПЛ), чья относительная дешевизна прямо делает эту задачу одной из главных в их предназначении. Кроме того, следует иметь в виду, что реальный анализ прямого ущерба, нанесённого подводными лодками их противникам в войнах, показывает, что господствующие оценки боевой эффективности подводных лодок носят во многом мифологизировано завышенный характер.

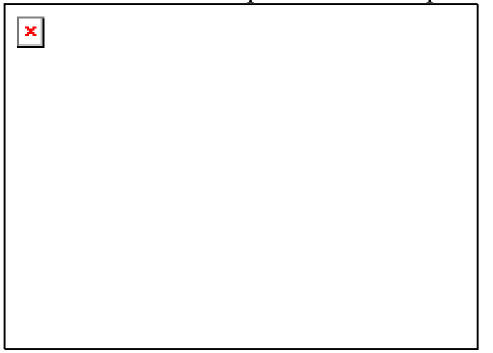
Это не значит, что следует отказаться от АПЛ и ДЭПЛ в принципе. Но не следует подменять подводными лодками весь Флот, в частности потому, что лодки самим фактом своего существования наносят косвенный ущерб, выражающийся в дороговизне создания достаточно эффективных противолодочных сил и стоимости обеспечения функционирования противолодочной обороны. (2002 г.).

пед из залпа не приведёт даже к подавлению их способности решать возлагаемые на них боевые задачи)>. Это обстоятельство делает официально названную задачу, поставленную перед “Курском”, неактуальной в условиях ведения реальных боевых действий без применения ядерного оружия.

При всех этих рассуждениях также следует иметь в виду, что оценка целесообразности войны с уничтожением авианосцев и атомных подводных лодок (тем более применением ядерного оружия и с ядерным оружием на борту) при господствующем в военной среде образе мыслей является не одним из предметов военной науки, а безответственно отдаётся военными во власть политиков, чью деятельность военная наука и вооруженные силы должны верноподданно обслуживать по принципу «армия вне политики» как в мирное время, так и в случае допущенной политиками войны (по их невежеству или злому умыслу).

Всё это было известно изначально ещё при разработке тактико-технических заданий на проектирование подводных лодок этого класса. Именно по этой причине, для более или менее гарантированного уничтожения таких хорошо охраняемых и живучих объектов (авианосцы, прежде всего) основным оружием АПЛ Пр. 949 и Пр. 949А являются 24 крылатые ракеты, что и привело более, чем к трёх- четырёхкратному росту полного подводного водоизмещения этого проекта в сопоставлении с более ранними отечественными проектами АПЛ, вооружённых противокорабельными крылатыми ракетами <правда меньшей мощности и дальности, чем “Гранит”>[1].

Но есть точка зрения, что и этого количества ракет <комплекса “Гранит”> недостаточно для того, чтобы с высокой вероятностью гарантировано “вскрыть” систему ПВО-ПРО авианосного соединения.



<«У новой ПКР ОН, созданной в 1980 — 1981 годах и получившей название “Гранит”, был обеспечен подводный старт. Она имела уже ТРД, сверхзвуковую скорость и дальность полёта более 500 км. Эта ПКР была автономна на всей траектории полёта, имела сложную многовариантную программу атаки целей и повышенную помехозащищённость, что позволяло использовать их для поражения групповых надводных целей. Она была принята на вооружение как для ПЛАРК, так и для НК (РКР и АВ). Прекрасные тактические данные были достигнуты дорогой ценой. Так её стартовая масса составила 7 т, что явно превышало разумные пределы боезапаса такого вида[2]. ПКР или точнее самолёто-снаряд, превратился уже фактически в полноценный сверхзвуковой самолёт. Это явно указывало на то, что линия развития ПКР ОН по тогдашним требованиями ВМФ в техническом плане вела в тупик. Отсутствие гарантированного целеуказания для стрельбы на большую дальность в боевой обстановке и в тактическом плане делало ПКР ОН как главной ударной силы ВМФ СССР бесперспективным.

Быстрое развитие науки и техники привело к тому, что в ПВО в середине 1970-х годов произошли кардинальные изменения. Так создание многоканальных ЗРК вначале с пакетным, а затем с установками вертикального пуска зенитных ракет многократно увеличило огневые возможности ПВО в борьбе с любыми воздушными целями, с какой бы скоростью они не летели. Наконец на вооружение истребительной авиации АУС поступил принципиально новый истребитель F-14 “Томкэт” с УРС “Феникс” (дальность стрельбы > 140 км) и многоканальной бортовой РЛС, способной одновременно наводить 6 ракет по 6 воздушным целям одновременно. Кроме того, возможности его бортовой РЛС в ряде случаев позволяли ему обходиться даже без самолёта РЛД Е-2 “Хокай”. Для отечественных разработчиков ПКР

---

[1] Так более ранние лодки Пр. 670М с полным подводным водоизмещением 5 500 т разработки ЦКБ “Лазурит” имели на вооружении 8 противокорабельных крылатых ракет с дальностью стрельбы до 150 км на основе целеуказания бортовой гидроакустики подводной лодки. АПЛ Пр. 661 разработки “Рубина” с полным подводным водоизмещением 8 000 т имели на вооружении 10 противокорабельных крылатых ракет. При близком составе вооружения обеих лодок разница в водоизмещении в 2 500 т ушла главным образом в обеспечение рекордной скорости подводного хода АПЛ Пр. 661 — при 80 % мощности энергетической установки развила скорость в 42 узла, при 100-процентной мощности достигла на мерной миле скорости 44,7 узла. Однако, кроме рекордной скорости хода, Пр. 661 отличался низкой надёжностью оборудования и высокой шумностью, вследствие чего была построена только одна лодка. (2002 г.).

[2] Лёгкий фронтовой истребитель рубежа XX — XXI веков имеет взлётную массу примерно 10 т. Иными словами “Гранит” достиг тех размеров, при которых встаёт вопрос об обеспечении его прикрытия авиацией на пути к цели от атак авиации противника. Сноска добавлена при цитировании.

ОН было большим сюрпризом, подтверждённые испытаниями, боевые возможности новой системы ПВО ВМС США "Томкэт"-"Феникс", принятой на вооружение в 1973 году. Дело даже доходило до того, что многие научные работники и руководители ВМФ СССР вплоть до конца 1970-х годов не верили тому, что истребитель F-14 "Томкэт" способен произвести эффективный залп ракетами "Феникс" по шести сверхзвуковым целям и на дальности более 140 км, а его бортовая РЛС способна обнаружить ПКР ВМФ СССР на дальностях около 180 км и до настоящего времени, уже свыше 20 лет, является самой мощной на Западе (для истребителей). Создав эту систему оружия ПВО, вероятный противник нашёл эффективное "противоядие" от ПКР ОН ВМФ СССР» (В.П.Кузин, В.И.Никольский, "Военно-Морской флот СССР. 1945 — 1991", Историческое Морское Общество, С-Петербург, 1996 г., стр. 331)[1].

Соответственно этим оценкам один самолёт РЛД "Хокай" и 4 — 6 истребителей "Томкэт" (а их обычно в воздухе в районе действий авианосца находится больше, чем 6), барражирующих[2] в районе соединения, с высокой степенью надёжности решают задачу противодействия АПЛ Пр. 949 в случае, если её всё же не смогли своевременно обнаружить противолодочные силы, и она смогла беспрепятственно выпустить ракетный залп.>

Вследствие этого требуется залповая стрельба 48 ракетами минимум с двух лодок, что представляет собой ещё одну проблему, поскольку необходимо обеспечить не только совместное действие двух лодок, но и синхронизировать их ракетные залпы по одной и той же цели <при целеуказании извне: со спутников или самолётов> желательно при удалении лодок друг от друга на несколько сотен километров и атаке ими <назначенной> цели с разных направлений. <Руководство ВМФ СССР уклонилось в 1970-е гг. от анализа дилеммы, что лучше: большой и относительно шумный Пр. 949 с 24 ракетами с дальностью стрельбы более 500 км без гарантированного целеуказания, либо развитие АПЛ Пр. 670М в новом поколении с пониженной шумностью, с гарантированным целеуказанием бортовыми средствами, но с меньшим (чем у Пр. 949) количеством ракет, меньшей дальностью стрельбы и соответственно — с меньшим временем подлёта до цели, в течение которого система ПВО соединения противника может отреагировать на произведённый лодкой ракетный залп>.

Стоимость же "Курска" составляет примерно треть стоимости полноразмерного авианосца[3], который, будучи наиболее универсальным кораблём, может решать задачи, к решению которых лодки типа "Курск" не способны[4]. А без авианосца эти задачи <просто> нерешаемы. То есть строительство АПЛ по Пр. 949 изначально было никчемно и представляло собой растрату средств в особо

---

[1] Пояснение сокращений: ПКР ОН — противокорабельная крылатая ракета оперативного назначения, т.е. большой дальности; ТРД — турбореактивный двигатель; НК — надводный корабль; РКР — ракетный крейсер; АВ — авианосец; АУС — авианосное ударное соединение; ЗРК — зенитный ракетный комплекс; УРС — управляемый реактивный снаряд; РЛС — радиолокационная станция; самолёт РЛД — самолёт радиолокационного дозора, на который обычно возлагаются задачи освещения обстановки и целеуказания, задачи управления боем.

[2] «Барражирование» — пребывание авиации в воздухе в определённом районе в целях прикрытия своих объектов от ударов авиации противника или нанесения удара по силам противника по получении соответствующего приказа. С 1960-х гг. наряду с термином «барражирование» употребляется термин «дежурство в воздухе». (2004 г.).

[3] Тяжёлый авианесущий крейсер "Адмирал Кузнецов" не является авианосцем вообще, а не то что полноразмерным, поскольку не обеспечивает катапультный взлёт; при этом трамплин является помехой для сосредоточения на полётной палубе авиационной группировки, подготовленной к экстренному вылету по требованию. На полноразмерных авианосцах США часть самолётов в таком режиме боевого дежурства стоит в носовой оконечности там, где расположены две носовые катапульты. При необходимости самолёты поднимают в воздух двумя другими катапультами, расположенными на посадочной полосе (на левом спонсоне авианосца: спонсон — наделка на корпусе выше конструктивной ватерлинии, предназначенная для расширения верхней палубы или размещения каких-либо технических средств и оружия вне обводов корпуса). На "Адмирале Кузнецове" необходимость иметь трамплин и подходы к нему свободными вынужденно сокращает численность авиационной группировки в таких ситуациях. Кроме того, из-за меньшего водоизмещения его мореходность (по параметрам продольной качки, которая не поддаётся успокоению) существенно хуже, чем полноразмерных авианосцев. Вследствие этого одинаковый с полноразмерными авианосцами уровень аварийности при выполнении прежде всего посадочных операций на нём может быть достигнут только за счет существенно более высокой квалификации летчиков, что весьма проблематично. Строительство такого рода недоавианосцев — ещё одна беда, унаследованная ВМФ России от С.Г.Горшкова. Это ещё одна акция расточительства средств с признаками измены Родине.

[4] О некоторых аспектах этой проблемы см. П.Дроздов, Е.Поскотинов "Тайна гибели «Курска»" ("Питер в «Московском комсомольце»" 24.08 — 31.08.2000) и книгу, на которую ссылаются авторы названной статьи: В.Кузин, В.Никольский "Военно-морской флот СССР. 1941 — 1991", за издание которой руководство ВМФ устроило гонение на авторов и в ЦНИИ кораблестроения ВМФ имел место скандал вокруг этой книги.

крупных размерах с признаками измены Родине. <Но синдикату лидеров военно-морской и военно-промышленной мафий в годы застоя в СССР было проще “научно обосновать” и продавить финансирование заведомо никчёмного проекта, нежели научиться делать что-либо более полезное.>

Строительство же полноразмерных авианосцев при рассмотрении проблемы военно-экономической эффективности в масштабе Флота <и Вооружённых сил государства в целом>, а не на уровне “дуэльного” сопоставления проектов отдельных кораблей, — единственно здравая политика, *насколько может быть здравой политика наращивания военного противостояния, создающего потенциал неуправляемой военной катастрофы,* началом которой способно стать случайное (а по существу “автоматически” эгрегориально управляемое) трагическое стечение обстоятельств[1].

Соответственно этой оперативной реальности торпедное вооружение на стратегических и многоцелевых ракетоносцах <*нормально*[2]> предназначено для обеспечения их самообороны от противолодочных подводных лодок противника, прежде всего (ещё вопрос: смогут ли они услышать лодку-истребитель заблаговременно?); а уж во вторую очередь — для поражения надводных кораблей в каких-то чрезвычайных тактических ситуациях. И потому для лодок, аналогичных “Курску” (и «стратегов»), более значимо уметь стрелять торпедами по подводным лодкам, а не по надводным кораблям.

---

[1] Ядерная энергетика, оставляющая после себя технически не уничтожимые отходы, — одна из самых больших ошибок нынешней глобальной цивилизации. А атомная подводная лодка, будучи сочетание ядерной энергетики и ядерного “оружия” — наиболее яркое и концентрированное выражение этой трагической ошибки.

Соответственно, адмирал Хаймен Риковер, руководитель программы создания атомного подводного флота США в 1982 г. в своей прощальной речи перед конгрессом США сказал:

«Мы все впали в забытье, чреватое всемирной катастрофой… Нет, теперь я не горжусь своей многолетней службой на флоте».

Но комментарий к его словам газета “Секретные материалы” (№ 18 (37) 2000), по которой мы процитировали мысль Риковера, даёт просто идиотский:

«Нация с пониманием отнеслась к горю человека, не простившего себе гибели двух субмарин (имеются в виду гибель АПЛ “Трешер” в 1963, и АПЛ “Скорпион” в 1968 г.)».

Дело в другом: создатель подводного флота США, досконально зная устройство и возможности атомных подводных лодок, прекрасно понимал, что это уже не оружие, а глобальная — и к тому же плохо управляемая — опасность. “Секретные материалы” продолжили свой комментарий: *«Конгресс похлопал адмиралу, но военно-морской доктрины не изменил. Как не изменил её и после окончания “холодной войны”»,* — но это свидетельствует лишь о глупости конгрессменов, которые очень плохо представляют, с чем имеют дело в лице всевозможных АПЛ и авианосцев с ядерными энергетическим установками. И это же обвинение может быть предъявлено многим нашим соотечественникам, мнящим себя патриотами.

Риковер не одинок в своих оценках. Один из создателей отечественных атомных крейсеров Пр. 1144 (того типа, к которому принадлежит “Пётр Великий”) держал на рабочем столе фотографию своего детища с надписью *«Победа техники над здравым смыслом».*

Роберт Мак-Намара, министр обороны США в годы вьетнамской войны, оставив этот пост, написал книгу о военном противостоянии двух систем, которую назвал “Путем ошибок к катастрофе”.

Эти примеры говорят о том, что военные — реально представляющее, с чем они имеют дело, — честнее и умнее, нежели большинство **гражданских политиков, идущих упрямо — хуже, чем ослы — *путём ошибок к катастрофе,*** <и потому> весьма иронично относящихся к тому, что одна из стратегических ракет России называется просто: «Сатана». Для того, чтобы в России так называть своё же оружие, надо быть мерзавцем-провокатором, даже в том случае, если это наименование ввели в оборот натовские аналитики.

С этого сатанинского пути к самоубийству цивилизации необходимо свернуть и найти методы культурного сотрудничества в разрешении возникающих проблем международных отношений, обезопасив себя от невежественных дураков-политиков. Они готовы и далее под прикрытием всевозможных слов о миролюбии создавать военно-технический потенциал всемирной катастрофы, от которой предостерегали многие, и среди них выдающиеся военные руководители XX века Риковер и Мак-Намара. Хотя эти военные руководители и не смогли выработать альтернативы этому пути ошибок к катастрофе, но они честно предупредили всех. И потому выработать альтернативу — долг всех остальных, кто в здравом уме и благонравии.

[2] Если не нормально, то стремление подменить одним кораблём целое соединение выражается в весьма причудливом наборе средств и вооружения, которое может оказаться на одном корабле. Однако подменить одним кораблём целое соединение не удастся, но эта якобы достигнутая “универсальность” реально снизит боевой потенциал корабля при действии в составе соединения, а тем самым снизит и потенциал соединения. Максимальный боевой потенциал соединения достигается при сочетании в нём функционально достаточно специализированных кораблей и судов, хотя безусловно есть общие для всех задачи, которые должен успешно решать каждый корабль соединения. (2002 г.).

Если же в действительности “Курску” была поставлена задача поражения подводной мишени, то его торпеда была настроена для стрельбы по подводным лодкам, а не по надводным кораблям; торпедой отрабатывался иной алгоритм самонаведения. И в этом случае после того, как натовская лодка не смогла уклониться от торпеды манёвром, на её главном командном посту могла начаться истерика, завершившаяся применением боевого оружия[1].

Кроме того, если “Курск” действительно должен был стрелять по надводной цели, то необнаружение практической торпеды, проходящей через ордер надводных кораблей в течение времени отведенного на эту задачу, должно было вызвать тревогу о судьбе лодки раньше, чем она не вышла на запланированный сеанс связи, в который ожидался её доклад о действиях в ходе учений[2]. Если же в действительности “Курск” должен был стрелять по мишени, отрабатывая задачи противолодочной обороны, то после выполнения стрельбы лодка обычно всплывает, сопровождает торпеду и помогает кораблю-торпедолову её обнаружить. То есть в случае стрельбы по подводной цели о проведении атаки должен был докладывать, скорее всего, сам “Курск”. И соответственно его хватились потому, что плановый доклад своевременно не поступил.

Тем не менее, официальное заявление о неуместной для лодок такого класса стрельбе торпедами по надводной цели существует (в военных обстоятельствах это был бы преступный приказ в подавляющем большинстве случаев, который мог бы быть оправдан только какими-то исключительными обстоятельствами). И этот факт свидетельствует либо о сокрытии правды методом предоставления правдоподобной версии; либо об оперативно-тактической безграмотности того, кто поставил “Курску”[3] в реальной боевой обстановке гарантировано самоубийственную и военно-экономически (большей частью) не оправданную задачу: поразить торпедой цель в составе ордера надводных кораблей. Ещё раз подчеркнем:

> Для таких лодок стрельба торпедами по надводному кораблю — высосанная из пальца «чрезвычайщина» либо игра в *однозначно ядерную войну, бессмысленную вследствие самоубийственности её для человечества*, а время манёвров флота драгоценно и само по себе, и в финансовом выражении (тем более в условиях постоянного недофинансирования Министерства обороны и ВМФ на протяжении многих лет).

Поэтому для ракетных лодок разного назначения и надводных кораблей, обеспечивающих боевую подготовку ракетоносцев, есть более значимые задачи, нежели та, которая была поставлена перед “Курском” согласно официальному сообщению ВМФ. Конечно, лодки этих классов должны уметь стрелять торпедами и по надводным целям, но не в режиме своей охоты на противника, а в условиях ведения охоты на них разнородными противолодочными силами противника. Но это совершенно иные тактические ситуации.

> Ещё одно обстоятельство, связанное с версией о **потоплении “Курска” залпом боевых торпед,** состоит в том, что это — одна из четырёх версий, объясняющая, *почему на нём оказались затоплены все без исключения отсеки прочного корпуса.*

Три другие:

1) шли в подводном положении с раскрытыми люками в переборках и не успели их задраить после начала поступления воды в прочный корпус, возможных причин чему множество (но хотя и расходятся сплетни о том, что на многих лодках не принято задраивать межотсечные люки, но нам самим и знакомым подводникам видеть подобного не приходилось, поэтому сию версию мы исключаем);

2) на лодке был существенный некомплект личного состава, поэтому в некоторых отсеках в момент начала аварии могло не быть вахтенных, и загерметизировать эти отсеки было просто некому (но поскольку выдвижные устройства на затонувшем “Курске” подняты, то при всплытии на перископную

---

[1] О морально-психологическом состоянии обычного американского офицера в повседневных условиях говорит следующий факт. На ввод контингента советских войск в Афганистан 30 декабря 1979 г. ВВС США ответили двухнедельным всплеском аварийности. <Списать этот всплеск на «послерождественское похмелье» (Рождество в США отмечают 25 декабря) не удастся потому, что это был не ежегодный сезонный всплеск аварийности, а разовый.>

[2] После доклада о начале решения тактической задачи «стрельба торпедами по соединению надводных кораблей» лодка должна была хранить радиомолчание, чтобы её не обнаружило это самое соединение, которому в то же самое время наверняка была поставлена задача обнаружить подводную лодку на пути следования.

[3] И, прежде всего, те, кто поставил эту задачу на стадии разработки тактико-технического задания на проектирование. (2002 г.).

глубину такого положения на борту быть не могло: <переборочные двери должны были быть задраены перед началом манёвра всплытия на перископную глубину>);

3) продольное столкновение с иностранной подводной лодкой (как то было показано по телевидению в компьютерном моделировании), в результате которого удар иностранной лодки[1] пришёлся по верхней части корпуса "Курска". При этом иностранная лодка своим доковым килем и баллером[2] нижнего вертикального руля, вспоров лёгкий корпус, нарушила на всей длине прочного корпуса "Курска" герметичность вводов в него всевозможных кабелей, трубопроводов, приводов устройств и т.п. оборудования, размещённого в пространстве между прочным и лёгким корпусами двухкорпусных подводных лодок, к какому архитектурно-конструктивному типу принадлежит Пр. 949А. Но *в эту версию не укладывается наличие пробоины с вогнутыми вовнутрь краями размерами более 1,4 × 2 метра (тем более с оплавленными краями, как о том сообщает газета "Московские ведомости"): при продольном столкновении должны быть повреждения иного характера (вмятины, в пределах которых возможны щелевидные разрывы обшивки и трещины; вмятины могут быть большими по площади и глубокими, но это всё же вмятины, а не пробоины),* а из района столкновения вторая лодка, скорее всего, уползала бы в надводном положении, немедленно осуществив аварийное всплытие для того, чтобы не затонуть рядом с "Курском" вследствие получения аналогичных по характеру (но возможно меньших масштабов и более удачно локализованных) повреждений своего прочного корпуса.

Все остальные версии не могут объяснить затопления всех отсеков прочного корпуса <на лодке, в проекте которой нет грубых ошибок и отступлений от Требований ВМФ, построенной без существенных дефектов и поддерживаемой в технически исправном состоянии во время эксплуатации>.

Обратимся к рис. 7.

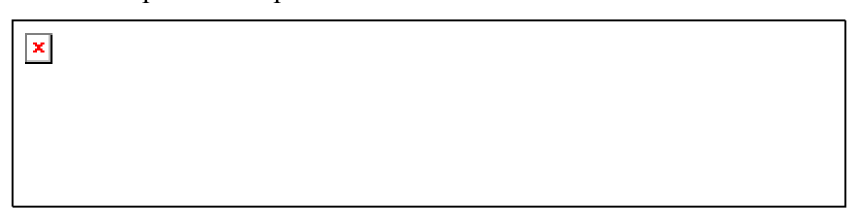


Рис. 7. АПЛ Пр. 949А в разрезе по продольной плоскости симметрии по публикации в еженедельнике "Аргументы и факты" № 34/2000 г. Максимальная длина изображенного объекта в натуре составляет 155 метров. Пропорции в публикации "АиФ" сохранены близкими к истинным. Но нумерация отсеков не соответствует отечественной кораблестроительной традиции, а общее расположение отличается от представленного на рис. 5 и рис. 6. Эти искажения, скорее всего, сделаны в целях дезинформации, прежде всего, отечественной досужей публики.

При взрыве даже всех (естественно, неядерных) торпед (самая большая трудность в этой версии, придумать причину взрыва) и аккумуляторных батарей, размещённых в торпедном отсеке, шестая по счёту (а согласно рис. 5 — девятая по счёту; согласно рис. 6 — восьмая по счёту) от эпицентра носовая переборка 9-го отсека, находящаяся примерно в 80 метрах от эпицентра такого взрыва, обязаны были уцелеть и сохранить герметичность[3]. Вследствие того, что взрывчатка в первом отсеке находилась в торпедах, а не была размазана в нём по внутренней поверхности прочного корпуса, первый отсек не мог сыграть роль генератора кумулятивной струи, направленной в корму и прожигающей всё на пути своего распространения. 9-й отсек должен был оставаться сухим при всех разрушениях в носовой части<, будь они получены> как в результате внутренних взрывов, так и в результате столкновений с надводными кораблями, ударов о грунт из-за ошибок управления и т.п. Однако если был не только наружный взрыв в районе носовой оконечности,

---

[1] Две своих лодки в одном районе играть в прятки не могут: в этом случае для того, чтобы посмотреть в глаза организатору трагедии, В.А.Попову достаточно было бы встретиться с офицерами штаба своего флота. Это же касается и версии о потоплении "Курска" противолодочным оружием российских боевых кораблей, на чём настаивает "Час Пик" № 36 (117), 29.08 — 04.09.2000 г.

[2] Специфическое название оси, на которой вращается руль.

[3] Для сопоставления глубина конструктивной противоторпедной защиты линкоров и авианосцев, представляющей собой пакет тянущихся вдоль борта продольных переборок, разделяющих пустые и частично заполненные камеры, составляет 8 — 10 метров. И на этом расстоянии их конструкции полностью поглощают и рассеивают энергию взрыва у борта одной тяжёлой противокорабельной торпеды или авиабомбы с массой боевого заряда в тротиловом эквиваленте до 600 — 700 кг (расчётные случаи для кануна второй мировой войны). В случае "Курска" имел место внутренний взрыв не одной торпеды, но и расстояние, разделяющее 1-й (торпедный) и 9-й отсеки, не 10 метров.

оставивший пробоину размером 2 × 3 метра[1] ("Московские ведомости" № 34 от 11.09.2000 г.) с загнутыми вовнутрь оплавленными краями, но и неконтактный взрыв противолодочного оружия в районе кормовой оконечности, то порождённая им ударная волна могла не оставить пробоин, но могла деформировать корпусные конструкции в корме и нарушить на протяжении нескольких десятков метров длины прочного корпуса герметичность вводов кабелей, трубопроводов, приводов <устройств, размещённых в межкорпусном пространстве>, швов обшивки, линий гребных валов и заклинить некоторые люки.

Геометрия пробоин, близкая к эллипсовидной, не соответствует версиям вариантов столкновения с надводными кораблями. При столкновении с судном ледокольного класса его литой или кованный форштевень способен *продавить* обшивку прочного корпуса (на отечественных атомоходах её толщина не менее 35 мм, а сталь по своим механическим характеристикам сопоставима с броневыми сталями), оставив в ней щелевидную пробоину в центре возможно глубокой вмятины. Скорость заполнения отсека через такую пробоину такова, что времени на пожар и термический взрыв торпед не будет.

При ударе в борт подводной лодки надводного корабля, не имеющего ледовых подкреплений, в первой фазе столкновения его корпусные конструкции, сваренные из листовой — **не броневой** (!!!) — стали с толщинами до 20 мм <(в подавляющем большинстве случаев до 10 мм)>, разрушив лёгкий корпус, будут смяты о прочный корпус <(сталь которого по своим механическим характеристикам сопоставима с **броневой** и достигает толщины до 40 мм)>. Во второй фазе столкновения, когда площадь соприкосновения корпусов станет достаточно большой (размер зоны соприкосновения определяется кинетической энергией, поглощаемой при столкновении разрушающимися конструкциями), и напряжения в конструкциях надводного корабля упадут и его конструкции перестанут разрушаться, начнётся деформация прочного корпуса подводной лодки. В результате на его поверхности может остаться вмятина (размеры которой могут быть сопоставимы с шириной "наехавшего" корабля), повторяющая форму соприкосновения корпусов кораблей, а в её пределах и в непосредственной близи от неё могут быть отрывы шпангоутов[2] от обшивки <прочного корпуса>, трещины в обшивке, разрывы сварных швов, разгерметизация вводов в прочный корпус кабелей и трубопроводов, оказавшихся в районе соприкосновения корпусов. При этом (в случае задраенных переборочных дверей в момент начала аварии) могут быть затапливаемы один либо два отсека в зависимости от расположения зоны повреждений прочного корпуса относительно водонепроницаемых переборок <в прочном корпусе>. Судьба лодки зависит от того, сумеет ли она всплыть в надводное положение и справиться с дальнейшим поступлением воды в затапливаемые отсеки. При незначительных скоростях поступления воды может возникнуть пожар, продолжительность которого может быть достаточной для термического взрыва торпед.

При продольном столкновении подводной лодкой с надводным кораблём, как правило, надводный корабль получает протяжённые по длине повреждения корпуса о прочные конструкции подводной лодки. Так одна из советских атомных лодок Пр. 671 в 1984 г. в Японском море при неудачном всплытии ударилась о днище американского авианосца "Китти Хок". В результате лодка лишилась гребного винта, а днище авианосца (длина его по ватерлинии около 300 метров) было распорото на протяжении 40 метров (корабль меньших размеров мог просто утонуть в результате такого столкновения, и случаи почти мгновенной гибели промысловых судов при столкновении с неудачно всплывающими <не сумевшими их обнаружить> подводными лодками в мировой практике известны[3]). О состоянии настила внутреннего

---

[1] В разных публикациях приводятся разные размеры пробоины: 1,5×2 метра назвал В.В.Путин в своём интервью 8 сентября 2000 г. американскому телеобозревателю CNN Ларри Кингу во время встречи глав государств в ООН на саммите "Тысячелетие".

[2] При двухкорпусном архитектурно-конструктивном типе лодки прочный корпус находится внутри обтекаемого лёгкого корпуса, а шпангоуты прочного корпуса размещаются на наружной поверхности прочного корпуса в межкорпусном пространстве (2002 г.).

[3] Уже после опубликования первой редакции настоящей работы 9 февраля 2001 г. в результате столкновения с АПЛ ВМС США "Greeneville" в Тихом океане в районе Гавайских островов затонуло японское учебное судно "Эхиме Мару". Спасательные команды береговой охраны США ещё в течение нескольких дней продолжали поиск 9 японцев, пропавших без вести. Среди них — 4 школьника, 2 учителя и 3 члена команды траулера "Эхиме Мару".

Как сказал репортёрам старшина ВМС США Майкл Карр, который опросил спасённых японских моряков и подростков, удар подлодки пришёлся по машинному отделению судна. Образовалась огромная пробоина, в которую хлынула вода. Траулер затонул в течение 10 минут. «Бóльшая часть людей в это время находилась в разных отсеках судна, — отметил Карр. — После того как погас свет, со всех сторон стали раздаваться крики, что в судно поступает вода, и только потом люди бросились спасаться».

Те, кто успел выбраться наружу, а их оказалось 26 человек, взобрались на три спасательных плота. Их подобрали подошедшие патрульные катера береговой охраны. «Они все были в шоке, многие покрыты дизельным топли-

➔➔➔

дна авианосца после этого столкновения не сообщалось, но после столкновения он сразу же покинул район боевой службы и ушёл в Японию на доковый ремонт.

При поперечном ударе в борт корпусом другой подводной лодкой, картина разрушений на подвергнувшейся удару лодке будет по характеру такая же, как при поперечном столкновении с надводным неледокольным кораблём. Вероятность разрушений прочного корпуса лодки, подвергнувшейся удару в борт, будет тем больше, чем больше будет их относительное вертикальное смещение (вследствие округлости поперечного сечения корпусов подводных лодок) в процессе столкновения, вследствие чего на ударившей лодке область механического взаимодействия будет смещаться из района, где расположены лёгкие проницаемые конструкции, в область, где находятся прочные днищевые конструкции, обеспечивающие постановку лодки в док <в случае смещения ударившей лодки вверх>. При этом тяжесть повреждений прочного корпуса и вероятность гибели подвергнувшейся удару лодки выше, чем у ударившей. <При смещении ударившей лодки вниз, она может нанести вторичный удар прочными конструкциями ограждения выдвижных устройств (рубкой) по корпусу второй лодки. В этом случае повреждения корпусов обеих лодок могут быть тяжёлыми и представлять опасность для обеих.>

При затоплении отсеков в результате столкновений с мягкими надводными кораблями и лёгкими конструкциями подводных лодок могут возникать пожары, продолжительность которых достаточно велика, чтобы вызвать термический взрыв торпед в отсеке. Но она велика и для того, чтобы были загерметизированы все отсеки[1], что должно исключить затопление всех отсеков прочного корпуса даже при взрыве торпед в первом отсеке, упреждающем разрушение лёгких переборок в прочном корпусе при полном затоплении отсеков, повреждённых при столкновении.

Тем не менее версию столкновения с иностранной подводной лодкой, в которой многие технические вопросы не находят удовлетворительного объяснения, излагают многие средства массовой информации. Так, “Независимая газета” от 5 сентября 2000 г. на первой странице сообщает:

«Основной причиной гибели АПЛ “Курск” в Минобороны считают столкновение с крупным подводным объектом. «Скорее всего произошло столкновение с подводной лодкой водоизмещением приблизительно 8 — 10 тыс. тонн», — сказал вчера журналистам заместитель начальника Генерального штаба ВС РФ генерал-полковник Валерий Манилов. В пользу этой версии говорит характер повреждений в носовой части и основного корпуса субмарины. В АПЛ имеются пробоины с загнутыми внутрь порывами. Кроме того, повреждена рубка (снесено её ограждение), найдены детали другой субмарины — по предварительным данным это фрагменты ограждений корпуса другой лодки».

Если всё произошло действительно так, и повреждения локализованы в носовой оконечности, то объясните, как оказался затопленным 9-й отсек? — Если в результате течи через дейдвудные сальники гребных валов, возникшей как следствие смещения механизмов при ударе о грунт, то это означает одно: проектант — ЦКБ морской техники “Рубин” — ошибся в расчёте прочности фундаментов, поскольку при длине корпуса АПЛ Пр. 949А 155 м глубина 107 м в месте гибели лодки слишком мала для того, чтобы корабль в процессе погружения даже из надводного положения при затоплении отсеков набрал дифферент и скорость, достаточные для того, чтобы при ударе о грунт нагрузки на фундаменты его механизмов

вом, ни у кого из них не было спасательного жилета», — подчеркнул старшина Томас Крон. Спасшихся японцев доставили на базу береговой охраны в Гонолулу. Примерно 14 из них оказали необходимую медицинскую помощь. По словам лейтенанта Фордрэна, серьёзных ранений нет, в основном ушибы и царапины. Морякам и школьникам была предоставлена возможность связаться по телефону со своими родными в Японии. Капитан затонувшего японского судна утверждал, что в течение часа после столкновения и до прибытия спасателей АПЛ “Greeneville” продолжала оставаться в районе потопления ею судна, не оказывая помощи людям, находившимся в воде.

12 февраля Госсекретарь США Колин Пауэлл принёс извинения Японии за этот трагический инцидент. Командир АПЛ по сообщениям прессы сначала был отстранён от командования, а потом отправлен в отставку.

По одной из версий, причиной инцидента явилось нарушение норм хорошей морской практики — «лихачество» командира АПЛ: на борту находились некие прикомандированные лица (15 гражданских лиц и 1 иностранный наблюдатель, — по данным CNN), которым командир решил продемонстрировать эффектное всплытие (возможно, что с выполнением пресловутого манёвра «прыжок касатки», при котором разогнанная при всплытии с большим дифферентом на корму лодка почти полностью «выпрыгивает» из воды, а потом плюхается в воду). (2002 г.)

[1] Обычно и при задраенных переборочных дверях отсеки подводной лодки не изолированы герметично друг от друга: через переборки проходят трубопроводы системы работающей общесудовой вентиляции, ряд трубопроводов работающей энергетической установки и некоторых других корабельных систем. Эти трубопроводы перекрываются в случае возникновения аварийной ситуации либо дистанционно автоматически с главного командного пункта (ГКП), либо вручную личным составом в отсеках по команде с ГКП. В случае утраты связи с ГКП решение принимается личным составом в отсеке самостоятельно соответственно требованиям эксплуатационной документации, в частности при поступлении в отсек через трубопроводы систем воды и технологических сред ПЛ.

вышли за пределы расчётных случаев, предусмотренных общими требованиями к проектированию ПЛ. Либо всё же повреждена и потеряла герметичность носовая переборка 9-го отсека[1]?

Также следует знать, что в реальном историческом прошлом уже были случаи применения боевого оружия кораблями иностранных государств, с которыми СССР не был в состоянии войны, против наших подводных лодок. Так во время Великой Отечественной войны подводная лодка Л-15 в Тихом океане совершала переход в США в составе соединения в надводном положении под военно-морским флагом СССР. Было светлое время суток, видимость была хорошая. Внезапно в средней части корпуса раздался взрыв и лодка затонула со всем экипажем. Подрыв на мине исключён, переход осуществлялся в открытом океане, где километровые глубины и постановка якорных мин невозможна; дрейфующую мину, плавающую на поверхности, днём при ясной видимости заметила бы ходовая вахта на мостике (кроме того, Л-15 не была головной в походном ордере, а шла в кильватер[2] за другой лодкой). За это потопление советской подводной лодки торпедой не взяли на себя ответственность ни США, ни Япония, с которыми СССР был в мире, а германских лодок в этом районе Тихого океана не было.

Ещё один откровенно циничный случай описан в воспоминаниях одного из подводников-североморцев[3]. В годы Великой Отечественной войны на Север приходили западные конвои. Моряки Советского флота общались с союзниками. Состоялось застолье, на котором соседом по столу нашего командира лодки оказался командир английского противолодочного корабля. Англичанин был в подпитии и в морально подавленном настроении. В конце концов, он не выдержал и произнёс следующее: “Знаете, за что у меня этот орден?” — и ткнул пальцем в награду на своей груди, — “Я потопил вашу подводную лодку, когда вы воевали с финнами…”

Это сообщение изумило нашего командира, поскольку в ходе войны с Финляндией ВМФ СССР потерь подводных лодок не имел. Он попросил англичанина рассказать об этом событии обстоятельнее. Англичанин рассказал.

В то время Финляндия имела выход к Баренцеву морю. Великобритания поддерживала Финляндию, хотя сама в войну открыто не вступала (не успела). И у берегов Финляндии в Баренцевом море находились их военные корабли. Противолодочный корабль под командованием этого англичанина обнаружил подводную лодку <в подводном положении>. Поскольку финских лодок в этом районе быть не могло, то лодка была признана советской, и противолодочный корабль вышел в атаку на неё. Серия глубинных бомб ушла за борт. Раздались взрывы, шумы лодки затихли, и у командира противолодочника сложилось впечатление, что лодку он потопил, о чём доложил по команде и был награжден. Теперь же Великобритания и СССР были союзниками, а его мучила совесть. Но из сведений, которые сообщил англичанин, его советский собеседник понял, что якобы “потопленной” советской подводной лодкой была та лодка, которой командовал он сам.

Его лодка действительно находилась в названном англичанином районе в указанное им время. На неё действительно были вывалены глубинные бомбы, но она не получила повреждений. Поскольку второй атаки не последовало, то на борту лодки подумали, что на английском корабле глубинные бомбы просто ненароком сорвались с бомбосбрасывателя из-за ошибки кого-то из матросов на верхней палубе: глубинные бомбы с установленными на определённую глубину взрывателями лежали на бомбосбрасывателе подобно бочкам на наклонной плоскости, и достаточно было отдать один стопор, как вся серия скатывалась за борт.

Когда англичанин узнал советскую версию инцидента, то снова расстроился: он имел свои представления о воинской чести и, получив орден за то, чего не совершил, теперь не знал, что с ним делать…

И не надо забывать, что, если история о визите крейсера “Свердлов” <(фактически “Орджоникидзе”)> в Великобританию принадлежит устной народной традиции и всё же может быть плодом фантазии, объяснившей реальный факт бесследного исчезновения английского легководолаза в духе «холодной войны» двух социальных систем, то факт злоумышленного уничтожения линкора “Новороссийск” в результате тщательно спланированной диверсионной операции установлен на основании осмотра повреждений поднятого корабля и задокументирован в фотографиях, которые опубликованы и не лгут, в отличие от текста акта Госкомиссии, расследовавшей эту катастрофу.

---

[1] Впоследствии сообщалось по результатам докового обследования, что даже носовая переборка реакторного отсека (5-го) сохранила непроницаемость. (2002 г.).

[2] Т.е. лодки шли друг за другом колонной. (2004 г.).

[3] Точную библиографическую ссылку дать затрудняемся, поскольку это сообщалось в одной из книг, прочитанной нами ещё в 1970-е гг.<, и тогда даже в мыслях не было, что эта ссылка потребуется через 30 лет>.

Кроме того, следует понимать, что одной из сторон военного профессионализма является мгновенная автоматическая бессознательная реакция на окружающую обстановку. Так один спецназовец, прошедший Афганистан, рассказывал, что как-то раз, уже будучи в Союзе, на центральной улице города он услышал резкий громкий звук. Он понял, что это ветер хлопнул дверью телефонной будки, когда уже упал и катился по тротуару к ближайшему порогу, чтобы за ним укрыться от “стрельбы” по нему. С одной стороны, этот случай комичен, а с другой — он показывает степень внутренней мобилизации психики к немедленной готовности действовать профессионально в случае внезапной угрозы.

Герой Советского Союза Г.И.Щедрин, в годы Великой Отечественной войны командир подводной лодки С-56, в своих воспоминаниях приводит другой пример автоматизма. Лодка С-56 стояла у пирса. Один из вахтенных, пробегая через центральный пост, нечаянно задел рукоятку сигнального звонка. Раздалась трель, соответствующая команде «Срочное погружение». Поскольку вахтенный был трюмным и срочное погружение должен был осуществлять он сам, то он бросился к своему заведованию и исполнил команду. Лодка легла на грунт прямо у пирса. Находившихся на её борту спасло от гибели лишь то, что экипаж неукоснительно выполнял все требования по обеспечению живучести ПЛ, и потому все входные люки были задраены. Если бы хоть один люк был открыт, то потом ни одна следственная бригада не смогла бы выявить столь идиотской причины затопления исправного военного корабля в гавани прямо у стенки.

Эти свидетельства об отработке профессиональных автоматизмов в неуместной обстановке мы вспоминаем потому, что на ряд тактических ситуаций нормальная автоматическая реакция командира подводной лодки одна: торпедный залп — думать о том, надо было стрелять торпедами либо же нет? — он будет потом. И об этом не надо забывать, коли на “Курске” действительно есть пробоина с оплавленными краями.

Однако эту самую кошмарную версию гибели “Курска” средства массовой информации обходят молчанием<; обходит её молчанием и Государственная комиссия, якобы расследующая катастрофу,> хотя она объясняет все сообщавшиеся факты о повреждениях лодки. Из больших газет этой версии уделила внимание (и то мимоходом) только газета “Завтра”[1] (№ 34 (351), август 2000 г.) в статье “«Курск» был убит Америкой”:

«Существует также вероятность того, что практическая, учебная стрельба нашей подлодки была принята следящей натовской субмариной за боевую атаку, в результате чего по нам было применено боевое противолодочное оружие. Но и в этом случае та подлодка нарушила все писаные и неписаные правила поведения в районе чужих боевых учений».

В случае действительного течения событий в соответствии с этой версией США будут противиться внешнему осмотру их подводных лодок даже более упорно, чем в случае столкновения: продемонстрировать (в качестве доказательства того, что столкновения не было) можно и другую однотипную лодку с накрашенным на ней соответствующим бортовым номером <и подложными судовыми документами[2]>; но **невозможно предъявить соответствующим образом повреждённую свою лодку, если столкновения в действительности не было, а была стрельба боевыми торпедами**.

Если же в действительности не было ни стрельбы по “Курску” боевыми торпедами, ни столкновения, а действительно первопричиной гибели лодки стал некий внутренний взрыв, как это рассказывают американские эксперты на основании <гидроакустических> записей, сделанных их кораблями, то

---

[1] Более чем через два месяца после гибели лодки Санкт-Петербургский выпуск газеты “Коммерсантъ” (№ 196, от 19 октября 2000 г.) опубликовал главу из книги профессора Военно-Морской академии, капитана 1 ранга В.Доценко “Трагедия была организована”, в которой автор отвергает все версии, кроме потопления “Курска” натовской лодкой <её торпедным залпом>. “Коммерсантъ” назвал эту версию «самой популярной на флоте». <В общероссийском выпуске газеты и в её интернет-версии этой статьи не было.

Книга В.Д.Доценко “Кто убил «Курск»” (или “Кто убил «Курск»?” — два варианта написания названия в ней самой) вышла в 2000 г. в Санкт-Петербурге в издательстве «Галея Принт» тиражом 5 000 экз. В этом издании об авторе сообщается, что некоторые книги написаны им в соавторстве с М.В.Моцаком. Если это не полный однофамилец, включая и инициалы, то соавтор В.Д.Доценко — контр-адмирал М.В.Моцак, который в то время, когда погиб “Курск”, был начальником штаба Северного флота и непосредственно руководил спасательной операцией.>

[2] В книге Е.А.Байкова, Г.Л.Зыкова “Разведывательные операции американского подводного флота” (СПб, «Галея Принт», 2000) сообщается, что в целях сохранения тайны в некоторых случаях в США фабрикуется до 25 экземпляров судовых документов, таких как вахтенный журнал и т.п. Экземпляры содержат в себе разночтения в описании одних и тех же событий, что преследует цель дозирования при предоставлении информации как при отчётах вышестоящему, но не во всё посвящённому начальству, так и при расследованиях, проводимых общественностью и государственными органами, тоже не во всё посвящёнными. (2002 г.).

США сами должны требовать, чтобы *“Курск” был поднят в том виде, как он лежит на грунте после аварии; США сами должны требовать, чтобы разрушения “Курска”, лежащего на дне, были запечатлены в видеозаписях телекамерами международной экспертной комиссией, а видеокассеты с результатами такого осмотра были бы растиражированы и доступны так же, как доступны видеозаписи осмотра <с батискафа> потопленного в мае 1941 г. гитлеровского линкора “Бисмарк” и кораблей, потопленных в годы второй мировой войны в Коралловом море; чтобы были изданы большеформатные цветные фотоальбомы, из которых все бы увидели, что лодка не потоплена торпедами, что она не участвовала в столкновении, а имеет разрушения корпуса, характерные исключительно для внутреннего взрыва*.

Но США такого рода требований не выдвигают, и вряд ли потому, что не могут сами догадаться их выдвинуть[1], тем более что обвинения в потоплении “Курска” торпедами их лодкой прозвучали чуть ли не сразу же после того, как выяснилось, что “Курск” затонул и его отсеки затоплены, а не лёг на грунт вследствие каких-то неполадок.

При всём при том, обоснование морального права США применить в мирное время оружие против “Курска” уже начала российская пресса. Газета “Версия” от 26 сентября — 2 октября 2000 г., среди рассуждений о том, как не установленная американская лодка то ли “Мемфис”[2], то ли “Толедо” (<обе типа “Лос-Анджелес”) ремонтировалась в норвежской базе Гримстед-фьорд с 19 по 27 августа, сообщает следующее:

«В 1968 году американская субмарина протаранила в Тихом океане севернее Японии советскую подводную лодку «К-141». Экипаж советской субмарины погиб, сама она затонула на глубине более 1000 метров. Советская разведка тогда распознала американскую лодку со следами аварии в одном из японских закрытых портов. **Советский Союз отомстил, ибо тогда такие случаи не прощались. Спустя некоторое время, в том же году, в Атлантике исчезла американская подлодка “Скорпион”. Её нашли спустя несколько лет с явными следами последствий торпедной атаки. В подводной войне тогда были свои правила. Американцы всё прекрасно поняли и общественности сказали, что их подлодка пала жертвой собственной торпеды, со сбившейся системой наведения. Советские моряки отдали должок за гибель своих** (выделено жирным нами при цитировании)».

Здесь практически всё ложь. Советская дизельная подводная лодка Пр. 629 с тремя баллистическими ракетами на борту, погибшая в Тихом океане в 1968 г., носила другой тактический номер: К-129. К-141 — это тактический номер “Курска”. К-129 действительно погибла в результате столкновения, но происшедшего не севернее Японии, а в районе Гавайских островов. Это было навигационное происшествие: при подводном плавании, даже спустя более чем 30 лет после той трагедии, не достигнута точность управления подводной лодкой, гарантирующая заведомое выживание своей лодки в случае совершения ею тарана лодки противника. В мирное время подводнику нет необходимости становиться «камикадзе». За навигационные происшествия, — даже самые трагические, — не мстят. А то, что это было именно навигационное происшествие, стало известно сразу же по обнаружении в Японии в доке американской лодки, ремонтирующейся после столкновения.

“Скорпион” погиб без “помощи” ВМФ СССР. Если на нём есть следы торпедной атаки, то американским масонам следует обращаться за разъяснениями по этому вопросу к масонству Великобритании: Великобритания — столица современного масонского закулисного мира, из которой координируется глобальная закулисная политика Запада; либо согласиться с официальной версией США о том, что одна из торпед на борту лодки внезапно стала представлять собой опасность, была выстрелена, но вместо того, чтобы уйти на предельную дальность и утонуть, навелась на “Скорпион” и потопила его.

С версией потопления “Курска” натовской лодкой согласуется и казалось бы беспричинное повышение мировых цен на нефть: глобальная политика управляема на надгосударственном уровне; есть средства оказания давления на биржи, в результате которого цены могут падать и подниматься по заказу «мировой закулисы». В форме подъёма цен — *чтобы не взбудораживать безответственные толпы* —

[1] Мы подсказываем, если действительно не могут догадаться сами, как защитить честь своей державы от напрасных обвинений. <Но США предпочли хранить молчание на протяжении прошедших двух лет.>

[2] Так называются город в древнем Египте, город в США. Кроме того «Мемфис мицраим», т.е. «Мемфис египетский» — название одной из масонских лож. Причём, в среде масонства посвящённые «Мемфис мицраим» считаются прогрессистами, революционерами, потрясателями и ниспровергателями основ, а посвящённые по «шотландскому ритуалу» — считаются консерваторами, сторонниками порядка. Появление в информации об инциденте лодки именно с этим символическим в масонстве названием, тоже говорит о том, что “Курск” погиб в результате боевой операции, управляемой как минимум эгрегориально, в ходе осуществлении библейского проекта.

НАТО платит компенсацию России за потопленный “Курск”; платит НАТО и “штраф” за то, что 12 августа 2000 г. своими безответственными действиями в районе, официально закрытом для плавания в связи с проведением в нём учений, поставили Мир на грань ядерной войны. **И соответственно, все вопросы, связанные прямо или косвенно с гибелью “Курска” лежат вне компетенции глав государств[1].** При этом главы государств не только не в праве, но и не могут переступить через предъявленные им требования на надгосударственном уровне, где уже принято (либо будет принято) решение о том, какую из разноречивых версий гибели “Курска” огласить в качестве официальной истины, вне зависимости от того, что произошло на самом деле. Не могут переступить через эти требования ещё и потому, что общество в их государствах — толпа, не способная к осмысленной деятельной поддержке глав своих государств.

> Сказанное не означает, что события, приведшие к гибели “Курска” и всего его экипажа, протекали именно так. Но они могли так протекать с большей или меньшей степенью совпадения деталей. А возможность осуществления такого алгоритма развития катастрофы, способной перерасти в ядерную войну со всеми вытекающими последствиями, остаётся открытой.

> Что в действительности произошло с “Курском”, может однозначно сказать только публикация фотографий разрушений на “Курске”, поскольку после лживого акта Государственной комиссии, расследовавшей причины гибели линкора “Новороссийск”; после множества лживых слов о гибели АПЛ “Комсомолец”; после множества слов, сопровождавших проведение спасательной операции на “Курске” — никаким словам Госкомиссии, расследующей обстоятельства гибели АПЛ “Курск”, веры быть не может.

> Словами можно обмануть левое полушарие головного мозга, но и то — только у тех, у кого ущербна работа правого полушария <или оба полушария работают раздельно, несогласованно друг с другом>. Но фотографии скажут правду вне зависимости от слов всем тем, у кого нормально, т.е. в ладу друг с другом работают и правое, и левое полушария головного мозга.

Между тем, газета “Московские ведомости”, № 34 (182) от 11 сентября 2000 г.[2] сообщает следующее:

«Командующий Северным флотом адмирал Вячеслав Попов отказался передать журналистам видеокассету с записью погибшей подлодки, отснятой норвежскими специалистами. Отрывки с этой кассеты уже показывали некоторые телекомпании, но полностью её никто не видел. Попов заявил, что запись является секретной информацией[3] и что видеокассета находится в главной военной прокуратуре в Москве. Туда поступает вся информация от подводников и специалистов. Уголовное дело по факту гибели подводной лодки “Курск” забрали у военной прокуратуры Северного флота. В Мурманской области работают два следователя из Москвы».

Слова можно произнести всякие, но в данном случае истинность далеко не всех официальных слов можно подтвердить видеосъёмками. Предлог секретности запечатлённого в видеозаписи надуман. Многочисленные качественные фотографии внешнего вида “Курска” неоднократно были опубликованы после его гибели. А “Аргументы и факты”, № 34 (1035) от августа 2000 г. опубликовали даже не внешний вид лодки, а её продольный разрез, который мы привели ранее[4].

---

[1] Главная предпосылка к тому, чтобы такого рода вопросы были вне компетенции глав государств, — бездумье, беззаботность и политически бессмысленное безволие большей части населения государств. Поэтому претензий к главам государств быть не может — им просто не на кого опереться в своём же обществе: в нём нет широких социальных слоёв, которые могли бы оказать поддержку главам государств и защитить их от «мировой закулисы». (2004 г.).

[2] Ровно за год до поражения небоскрёбов Всемирного торгового центра в Нью-Йорке захваченными террористами авиалайнерами. (2002 г.).

[3] Логика “нормальная”: то, что видели и отсняли норвежские специалисты, и чем они наверняка прямо или опосредованно поделились со своими спецслужбами, — засекреченная информация, которую граждане России знать не вправе. (2002 г.)

[4] Как выяснилось впоследствии, публикация в “Аргументах и фактах” — ещё один подлог: опубликованная схема не соответствует Пр. 949А. Тем не менее за прошедшее время в СМИ и в интернете были опубликованы многие материалы, дающие достаточно точное представление об устройстве АПЛ Пр. 949А: в частности, — продольный разрез, представленный на рис. 5. (2002 г.).

После публикации этого множества изображений "Курска" утаивать можно только реально полученные кораблём повреждения с единственной целью: скрыть истинные причины гибели корабля и экипажа.

И это не первый случай в истории, когда секретными становились повреждения погибших кораблей.

Так в 1898 г. при входе в бухту Гаваны взорвался и затонул американский броненосец "Мэн". Были жертвы. Куба тогда была колонией Испании. США обвинили Испанию в потоплении их корабля и начали войну, вошедшую в историю как *испано*-американская, в результате которой США захватили бывшие испанские колониальные владения: Филиппины, остров Гуам, Пуэрто-Рико, а Куба получила государственную самостоятельность. "Мэн" впоследствии был поднят самими же американцами и сразу же продан на слом, но его носовая оконечность, пострадавшая при взрыве корабля, была отделена и разрушена на дне для того, чтобы скрыть разрушения внутренним взрывом, т.е. скрыть провокацию США и полную непричастность вооруженных сил Испании к гибели американских моряков. Разрушения корпуса "Мэна" — тайна надгосударственной глобальной политики.

Английский трансатлантический лайнер "Лузитания" был торпедирован немецкой подводной лодкой U-20 07.05.1915 г. После взрыва одной торпеды корабль водоизмещением 31550 тонн, непотопляемость которого обеспечивалась конструктивно по нормам адмиралтейства, предъявляемым к проектированию боевых кораблей, затонул в течение 10 — 15 минут. Гибель на нём граждан США послужила поводом для вступления США в войну на стороне Антанты.

По завершении первой мировой войны XX века неоднократно проводились независимые расследования причин гибели "Лузитании", и разные исследователи приходили к выводу, что взрыва одной торпеды было недостаточно для потопления этого корабля, что кроме взрыва торпеды на борту корабля произошел внутренний взрыв каких-то военных грузов, контрабандой вывозимых из США <если не подрыв специально предназначенного для этой провокации устройства>; что британское адмиралтейство лишило "Лузитанию" охраны противолодочных кораблей при прохождении районов, наиболее опасных в отношении атак подводных лодок, и тем самым соучаствовало в уничтожении лайнера, создавая по сговору с США повод для вступления США в войну на стороне Антанты.

После выдвижения такого рода версий "Лузитания" была объявлена захоронением, вследствие чего её обследование и установление характера разрушений корпусных конструкций на законных основаниях невозможно. Разрушения корпуса "Лузитании" — даже не государственная тайна США и Великобритании, а тайна надгосударственной политической мафии даже почти сто лет спустя после трагедии; Правительства США и Великобритании были только орудиями этой политики, проводимой в жизнь надгосударственными международными мафиями.

Так что секретность разрушений на затонувшем "Курске", предложения объявить его воинским захоронением или поднимать только кормовую оконечность с реакторами, отделив и оставив на грунте разрушенную носовую оконечность, ничего нового из себя не представляют: всё это укладывается в **стандартный сценарий** сокрытия тайн надгосударственной глобальной политики, которыми являются истинные причин гибели корабля. Этот сценарий уже доказал свою эффективность на примере "Мэна" и "Лузитании".

Но утаивание видеозаписей затонувшего "Курска" — возможно не прямой приказ, а тоже одно из проявлений эгрегориальной "мистики": командующий Северным флотом носит фамилию «Попов», что прямо указует на его эгрегориальных хозяев — попов библейски-"православной" церкви, которых он допускает в войсковые части вверенного ему флота, не задумываясь о последствиях. <Фамилия руководителя "Рубина", спроектировавшего погибшую АПЛ Пр. 949А тоже библейски-"православная" — «Спасский».>

26 августа — 28 сентября 2000 г.
Уточнения: 6, 9 ноября 2000 г.;
16 июля — 14 августа 2002 г.

Последующие разделы написаны в 2002 — 2004 г.

7. Знаки Свыше

7.1. Знаки беды: Как заблаговременно проявлялась матрица гибели “Курска”

И последний поход “Курска”, как и множество других бедствий, сопровождался предзнаменованиями и предчувствиями надвигающейся беды, к которым все либо отнеслись невнимательно, либо не знали, как на них реагировать, вследствие чего беда и свершилась. Далее мы приводим текст статьи Владимира Шигина *“Моряки знали, что они погибнут”,* опубликованной на сайте www.strana.ru 18 октября 2001 г. Статья достаточно хорошо освещает тему, вынесенную в заглавие этого раздела, поэтому мы ограничиваемся небольшим количеством комментариев в сносках. Все сноски по тексту статьи — наши.

*   *   *

Любое происходящее в мире событие, а тем более событие трагическое, зачастую предваряется совершенно невероятными предзнаменованиями. К сожалению, их сокровенный смысл люди обычно начинают понимать уже после того, как трагедия случается[1].

Оказалось, что и в случае с гибелью атомохода “Курск” не обошлось без предзнаменований и предчувствий. Что касается некоторых членов экипажа, то в отношении них высшие силы буквально не могли до самого последнего момента определить, кому и какую судьбу даровать[2].

А начать надо с самого корабля. Судьба “Курска” складывалась вполне счастливо, может, даже слишком. Корабль оказался одним из немногих, которые удалось достроить в середине 90-х годов, когда под автоген шли почти самые современные корабли. Именно “Курску” довелось после многолетнего отсутствия нашего флота на Средиземном море первому ворваться на его просторы и посеять настоящую панику[3] в 6-м флоте США. Именно “Курск” должен был осенью этого года вновь вернуться туда же в составе мощной эскадры и поставить тем самым победную точку в истории российского флота XX века. Но последнего, увы, не произошло…

Сейчас очевидцы вспоминают, что многие, очень многие считали этот корабль счастливым и завидовали тем, кто служил на нём. Да и сами члены экипажа по праву считали себя избранниками судь-

---

[1] С точки зрения теории управления информация о том, что имеют место отклонения от заданного идеального режима функционирования системы или только открылись возможности к тому, что такого рода отклонение сможет произойти в будущем, обладает более высокой значимостью, нежели информация о том, что всё идёт нормально в пределах допустимых отклонений от идеала.

Бог милостив, поэтому все беды сопровождаются предзнаменованиями и предощущениями. И если люди к такого рода предзнаменованиям не только внимательны, но и осмысленно изменяют, прежде всего, свою нравственность и проистекающие из неё намерения на будущее, то потенциал надвигающейся беды разряжается. Это тем более так, если это переосмысление сопровождается обращением по совести к Богу с доверием Ему. Эпитет «невероятные» по отношению к предзнаменованиям точно характеризует причину, которая влечёт за собой вслед за предзнаменованиями и саму беду. Если есть вера Богу и осмысленное отношение к своей роли в Его Промысле, то реакция на предзнаменования предотвращает беду, а спустя какое-то время предзнаменования забываются. Поэтому история помнит только сбывшиеся пророчества о происшедших бедах и предзнаменованиях и предощущениях, к которым люди остались невнимательны или к которым отнеслись бессмысленно.

Как явствует из фактов, приводимых в рассматриваемой статье, история предзнаменований и гибели АПЛ “Курск” пополнила список такого рода двояко печальных событий: во-первых, своевременно не вняли предзнаменованиям, во-вторых, беда произошла.

[2] Высшие силы как раз определились в том, кому какую судьбу даровать. Но судьбы в большинстве случаев многовариантны, поэтому в действительности многие из причастных к “Курску” почти до самого последнего момента не могли совершить некий нравственный выбор (в том числе и по отношению к Высшим силам), который изменил бы течение событий, и “Курск” остался бы цел, либо в катастрофе хоть кто-нибудь да выжил.

[3] Это — явное журналистское преувеличение ради «красного словца».

бы. Вспомним, однако, что ещё римляне боялись называть себя счастливыми, говоря, что боги[1] счастливцев не любят.

Кадры видеохроники сохранили момент крещения корабля. Непонятно почему, но вопреки всем традициям бутылку шампанского о борт новопостроенного подводного крейсера разбила не избранная экипажем крестная мать корабля (эту роль должна в соответствии с неписаными морскими законами исполнять только женщина), а сам его первый командир. Почему так произошло, почему был столь необдуманно нарушен устоявшийся веками обряд корабельного крещения, однозначно сказать теперь трудно. Возможно, с этого в общем-то внешне достаточно невинного происшествия и началась цепь событий, приведших к трагедии 12 августа 2000 года.

Сейчас вспоминается, что в казарме экипажа “Курска” на самом видном месте был помещён стенд “Координаты скорби”, посвящённый погибшему атомоходу “Комсомолец”.

В умывальной комнате казармы находилось большое зеркало. Буквально за несколько дней до последнего выхода “Курска” в море оно треснуло. Тогда многие, глядя на него, подумали, что это не к добру…

Был в дивизии, куда входил “Курск”, и свой талисман — всеобщий любимец пёс по кличке Бриг. Каждую уходящую в море и возвращающуюся лодку Бриг всегда провожал и встречал на причале. “Курск” был первой лодкой, которую Бриг не проводил. Буквально за несколько дней до последнего выхода Курска” пёс был растерзан стаей бродячих собак. Подводники похоронили собаку на берегу бухты и пошли в море…

“Курск” очень много ходил в море, и тот последний выход в августе был самым заурядным. Однако почему-то именно тогда целый вал недобрых предчувствий обрушился на членов экипажа и их семьи. Многие видели пророческие сны, вокруг происходили какие-то необъяснимые вещи.

Вдова старшего лейтенанта Ерахтина Наташа вспоминает, что её муж, уже выйдя за дверь, внезапно вернулся обратно и долго молча смотрел на свою жену.

— Почему ты смотришь и молчишь? — спросила она.

— Просто хочу тебя запомнить! — ответил он ей.

Тогда он впервые забрал с собой фотографии дочери, сказав, что теперь они будут всегда с ним. (Здесь и далее фразы, предзнаменующие беду, выделены жирным нами при цитировании).

В семье капитан-лейтенанта Репникова первой беду почувствовала находившаяся за тысячи километров от места трагедии дочь Даша. Именно 12 августа в день гибели отца с ней произошла, казалось бы, беспричинная страшная истерика, и взрослые долго не могли понять, что к чему.

Старший мичман Казадеров, собираясь на службу, показал своей супруге старый шрам на ноге и сказал:

— По этому шраму ты всегда сможешь меня опознать!

Слова мужа были настолько необычны, что жена запомнила их навсегда.

Кок корабля старший мичман Беляев, по воспоминанию его жены, буквально за день до последнего выхода “Курска” вдруг ни с того ни с сего сказал:

— Ты бы знала, как мне не хочется погибать в море!

Тогда супруга не отнеслась серьёзно к словам мужа, страшный смысл их дошел до неё только несколько дней спустя[2]...

Капитан-лейтенант Дмитрий Колесников, тот самый, что, находясь в девятом отсеке, сумел написать записку, внесшую столько ясности в ход развития катастрофы[3], уходя в свой последний поход, почему-то оставил дома нательный крест, который всегда был на нём[4].

---

[1] Бог один, а вот демоны — не все терпимы к тем, кого оценивают как счастливцев.

[2] А всем: и тем, кто выразил в словах свои предощущения беды, и тем, кто услышал эти слова, — надо было реагировать немедленно. Собственными помыслами и искренней молитвой с верой Богу от души можно изменить алгоритмику течения событий и разрядить потенциал беды или миновать её.

[3] Записка не была опубликована полностью, поэтому никто, кроме тех, кто её видел, не знает, о чём она сообщает.

[4] Это было интуитивное правильное действие — одной связью с библейским антирусским эгрегором стало меньше. Кто-то может спросить: “Но ведь “Курск” всё равно погиб, погиб и сам Колесников, каковы последствия того, что он освободился от связи с эгрегором через нательный крест?”

— Тем, кто задаёт такого рода вопросы не надо забывать, что всё могло бы быть ещё хуже: Слава Богу, что гибель “Курска” обошлась без происшествий с его ядерными реакторами и ядерным оружием.

Начальник штаба дивизии капитан 1 ранга Владимир Багрянцев вообще до последнего момента не знал, на какой из двух выходящих в море лодок он пойдёт. Все решилось в самый последний момент. Владимир Багрянцев являлся автором весьма популярного на Северном флоте застольного тоста, в котором самым невероятным образом провидчески предугадал собственную смерть. Последнее четверостишие этого тоста звучит так:

Ну а если случится такое —
По отсекам пройдёт ураган,
Навсегда экипаж успокоя…
Я за них поднимаю стакан!

Почему он не написал ни о пожаре, ни о затоплении, а именно «по отсекам пройдет ураган»? Ведь гибель лодки была именно такой: страшной силы взрыв, разрывая межотсечные переборки, огненным ураганом прошёлся по ней, уничтожая на пути всё живое. Совпадение или озарение?

К слову, капитан 1 ранга Багрянцев был очень верующим человеком и мечтал, чтобы в его гарнизоне Видяево поставили церковь. Церковь поставили, но причиной этого стала гибель его и его товарищей...[1]

Знакомясь с судьбами членов экипажа “Курска”, поражаешься, насколько была она милостива к одним и жестока к другим.

Боцман лодки старший мичман Мизяк был отпущен командиром на несколько дней, чтобы встретить возвращавшуюся из летнего отпуска семью. Вместо него пошёл в море товарищ с соседнего корабля.

Мичмана Корнилова спасла, сама того не подозревая, мать. Незадолго до гибели “Курска” она попала в автокатастрофу и в тяжёлом состоянии была доставлена в реанимацию. По телеграмме Корнилов был отпущен. Так мать второй раз подарила жизнь своему сыну. Сегодня она, наверное, одна из самых счастливых матерей на свете, ибо своими страданиями и муками подарила сыну вторую жизнь. Сколько матерей с “Курска” мечтали бы оказаться на её месте! Увы, этот жребий выпал только ей!

Капитан 2 ранга Казогуб опоздал из отпуска к отходу лодки всего лишь на два дня, скорее даже не опоздал, а “Курску” на два дня перенесли время выхода, что капитана 2 ранга Казогуба и спасло. Последний, кому в самый последний момент была дарована жизнь свыше, оказался химик лодки мичман Несен. Дело в том, что, помимо основной специальности, он исполнял обязанности внештатного финансиста. Когда “Курск” уже готовился к отходу, командир корабля капитан 1 ранга Геннадий Лячин вызвал мичмана и приказал сойти на берег, чтобы он успел получить в финансовой части зарплату и по приходу “Курска” в базу раздал её экипажу. Мичман Несен раздавал зарплату уже вдовам…

Капитан 3 ранга Мурат Байгарин в июле месяце поступил учиться в академию. В Видяево вернулся, чтобы оформить документы и забрать семью. В море его просто попросили сходить, подстраховать молодого командира боевой части, да и выход был всего-то на три дня... Помощник флагманского механика дивизии капитан 2 ранга Василий Исаенко вообще не должен был идти в тот раз в море. Помфлагмеха надо было делать обширный отчёт, на берегу же его все время отвлекали всевозможными ввод-

[1] Капитан 1 ранга Багрянцев веровал не Богу, а в церковь, именующую себя «православной», о смысле социальной доктрины которой, путях и способах её проведения в жизнь не задумывался. В русле этой антирусской социальной доктрины порабощения всех и вся и уничтожения с нею несогласных он не «провидчески» написал эти стихи, а в этих стихах запрограммировал *реализацию возможности* того, что по «отсекам [некой лодки] пройдёт [огненный] ураган, навсегда экипаж успокоя».

Поскольку эти стихи стали популярным на флоте тостом, то на их основе сложился эгрегориальный алгоритм, поддерживаемый и энергетически накачиваемый всеми участниками застолий, где этот тост произносился и вспоминался.

Чтобы с “Курском” (или какой-то другой лодкой) ничего не произошло, этого рифмоплёта “романтика моря” следовало нейтрализовать сразу же по написании им этих стихов: от «провести разъяснительную работу» до «демобилизовать и близко не подпускать к флоту».

Но, к сожалению, ни командиры, ни политработники до настоящего времени не обладают необходимыми знаниями и пониманием Жизни, чтобы заблаговременно выявлять такого рода проблемы и праведно на них реагировать. Возможно, что знай и понимай сам Багрянцев, что он творит, он бы воздержался от написания и оглашения этих стихов.

Но в реальной истории справедливо то, что он погиб в процессе реализации запущенной им же программы действия эгрегориальной алгоритмики.

Ну, а о роли РПЦ в бедствиях России было сказано ранее.

ными, и тогда он решил выйти в море, чтобы там, не отвлекаясь, закончить всю накопившуюся бумажную работу. Прихватив компьютер, капитан 2 ранга Исаенко прибыл на “Курск” перед самым отходом.

Отец капитан-лейтенанта Алексея Шевчука, офицер запаса, командовал одним из видяевских буксиров. Именно он 10 августа помогал выходить в последний поход “Курску”. Если бы только мог знать отец, что он своими руками отправляет сына навстречу его гибели!

Отец капитан-лейтенанта Бориса Гелетина капитан 1 ранга Владимир Гелетин как офицер штаба Северного флота лично планировал, разрабатывал и руководил учениями, в ходе которых погиб его сын. Мог ли он представить себе, что в очерченном им на карте учебном полигоне буквально через несколько дней найдёт смерть его Борис?

Много необычного происходило и в природе. К примеру, в день, когда родственники погибших отправились в море на госпитальном судне “Свирь” для возложения цветов, вода в бухте внезапно сделалась необыкновенно-сверкающего бирюзового цвета, которого не помнили даже местные старожилы.

В тот день, когда женам и матерям в видяевском доме офицеров выдавали свидетельства о смерти мужей и сыновей, небо над Видяево внезапно буквально за несколько минут стало необыкновенно золотого цвета, да ещё и с двойной радугой. Это было настолько необычно, что люди, останавливаясь, подолгу смотрели в небо, словно пытаясь получить от него утешение своей беде.

И наконец, последнее, тоже достаточно невероятное явление. В день, когда лодку подняли на поверхность и она в сцепке с баржей “Giant” направилась в свой действительно уже последний путь, походный ордер неожиданно окружила огромная стая дельфинов. Они сопровождали “Курск” до самого Кольского залива, потом неожиданно развернулись и словно растворились в морских глубинах.

* *
*

Вот такая статья была опубликована в интернете…

7.2. Добрый знак

Но это всё осталось в прошлом.

7 августа 2002 г. исполнялось 70 лет с того дня, как был снят крест с Кронштадского морского собора. Поэтому этот день был избран библейски “православной” общественностью для того, чтобы «восстановить историческую справедливость» и водрузить над зданием Морского собора новый крест. И историческая справедливость в этот день действительно восторжествовала: церковное строительство антирусской библейской церкви не было поддержано Свыше.

Вертолёт с двухтонным крестом на внешней подвеске завис над Морским собором и опустил крест на предназначенную для него площадку на маковке центрального купола. После того, как крест своим основанием опёрся на площадку, в тросе подвески возникла слабина. Однако поскольку основание креста ушло в сторону от центра площадки, то крест под своим весом заскользил по ней и начал заваливаться вбок. В этом движении он успел набрать скорость, и его инерции хватило для того, чтобы он, выбрав слабину троса подвески, его разорвал. В результате крест рухнул вниз, ударясь в падении о кровлю и конструкции здания. Удар о землю завершил эту попытку водрузить крест, оставив на земле обломки, с которых предстояло соскрести 300 грамм сусального золота…

Всё свершилось очень знаменательно и символично, и никто не погиб и не был ранен. Однако, библейски православные, исходя из своих извращённых миропонимания и логики, сделали из этого события вывод не о том, что у каждого из них и у иерархов библейской церкви есть разлад с Богом, а стали настаивать на том, что крест не удалось водрузить якобы потому, что здание храма до сих пор не передано одолевшей их антирусской церкви.

Конечно, настанет день, когда крест будет водружён, и здание храма снова обретёт свой исторический вид. Однако *Русский Морской Собор — не здание, а эгрегор моряков* — уже перестал быть подвластен антирусской библейской церкви, что и знаменовала “неудача” её попытки водрузить знак своей власти над душами на собор в Кронштадте в *избранный ею* знаменательный день.

21 июля — 18 августа 2002 г.

8. Какая же версия истинна?

Конец июля 2002 года. Прошло почти два года после гибели АПЛ “Курск”. За это время произошло много событий, так или иначе связанных с этой трагедией. Осенью 2000 г. из затонувшей лодки были извлечены тела некоторых членов экипажа. Спустя год, осенью 2001 г., “Курск” был поднят и поставлен для осмотра в плавучий док в посёлке Росляково. При этом носовая оконечность (точнее: то, что от неё осталось) перед подъёмом была отделена от корпуса и оставлена на грунте. В марте 2002 года эксперты Госкомиссии, следователи и эксперты Генеральной прокуратуры РФ завершили обследование “Курска” в доке. После этого многострадальный корабль был передан на специализированное предприятие “Нерпа” для разделки на металлолом и утилизацию. В поднятой лодке при её осмотре в доке были найдены тела подводников. В честь экипажа “Курска” в Санкт-Петербурге создано мемориальное захоронение[1], а рубку (ограждение выдвижных устройств) решено установить в качестве памятника в городе Курске. В мае — июне 2002 г. в районе гибели корабля была проведена ещё одна подводно-техническая операция, в ходе которой избирательно по заказу Госкомиссии и Генеральной прокуратуры РФ подняты определённые фрагменты носовой оконечности лодки. В конце августа 2002 г. предполагается провести ещё одну подводно-техническую операцию с целью разрушения взрывами крупных обломков корабля, оставшихся на грунте, дабы они не рвали рыболовные снасти при промысле в этом районе и не были помехой судоходству (прежде всего подводному)[2].

А на протяжении всего этого времени Госкомиссия неоднократно обещала в самое ближайшее время назвать причины гибели корабля, оглашая при этом в качестве предположений сначала несколько версий, а потом всё более и более пропагандируя одну-единственную версию:

> Утечка концентрированной перекиси водорода из торпеды стала причиной пожара и термического взрыва аварийной торпеды, которую не успели выстрелить, а её взрыв повлёк за собой детонацию других торпед. В результате взрыва торпедного боезапаса на борту лодка получила катастрофические повреждения и затонула со всем экипажем. Её гибель сопровождалась возникновением пожаров в отсеках, которые окончательно погасило море, проникая в корабль сквозь утратившие герметичность переборки и прочный корпус.

Но это — только слова, будь они написаны на бумаге, зафиксированы на компьютерных носителях информации или произнесены изустно. Сами по себе они ничуть не лучше и не хуже других слов, в том числе и тех, что были высказаны в главе 6:

> Атомный подводный крейсер ВМФ России “Курск” был потоплен залпом боевых торпед, выпущенных с подводной лодки одной из стран НАТО, которая вела разведку в районе учений Северного флота. Залп боевыми торпедами мог быть как результатом ошибки в человеко-машинной системе управления иностранной субмарины, так и результатом исполнения её командиром прямого мафиозно-масонского приказа, полученного помимо приказаний государственного легитимного управления вооруженными силами страны — владельца подводной лодки, потопившей “Курск”.

Могут быть написаны и другие слова, например:

> В гибели корабля и экипажа персонально никто не виноват. В районе учений имело место очень редкое природное явление — «флуктуации физических полей», не объяснимое наукой именно в силу его невоспроизводимости в лабораторных условиях и крайней редкости, что не позволило его досконально изучить. В результате «флуктуации», *торпеды, оказавшиеся в зоне её действия,* взорвались сами собой без каких-либо причин военно-технического характера или воздействия человеческого фактора.

Если ограничиться словами, — то на словах, в общем-то, всякое объяснение причин гибели корабля обладает некоторой долей реальной или фантастической возможности. Поэтому по-прежнему, как

---

[1] Некоторые подводники по желанию их родных и близких были похоронены на их родине.

[2] 9 сентября 2002 г. “Радио России” сообщило, что в этот день утром был проведён эксперимент по разрушению остатков первого отсека. В его ходе был затоплен некий объект, имитирующий обломки первого отсека, после чего были размещены и подорваны специальные заряды. Этот эксперимент, как сообщалось, должен был подтвердить правильность расчётов по подрыву обломков первого отсека и невзорвавшихся ракет “Гранит” (упоминание ракет, видимо, ошибка поскольку среди обломков первого отсека могут быть невзорвавшиеся торпеды, но не ракеты).

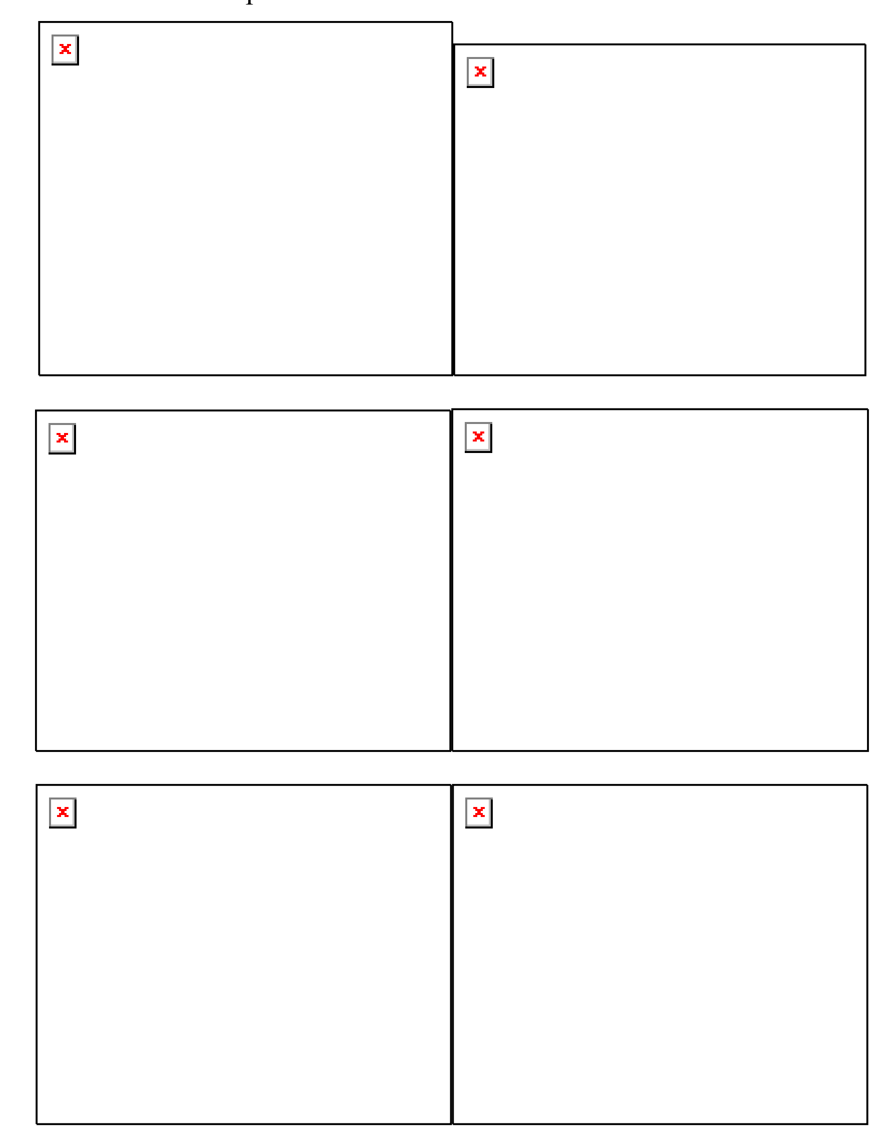
и в 2000 г., стоят вопросы: **Каким словам нельзя верить? А каким словам соответствуют факты жизни?** Но поскольку за это время была опубликована новая информация, то чтобы ответить на эти вопросы, её необходимо осмыслить. И потому обратимся к опубликованному за прошедшие два года.

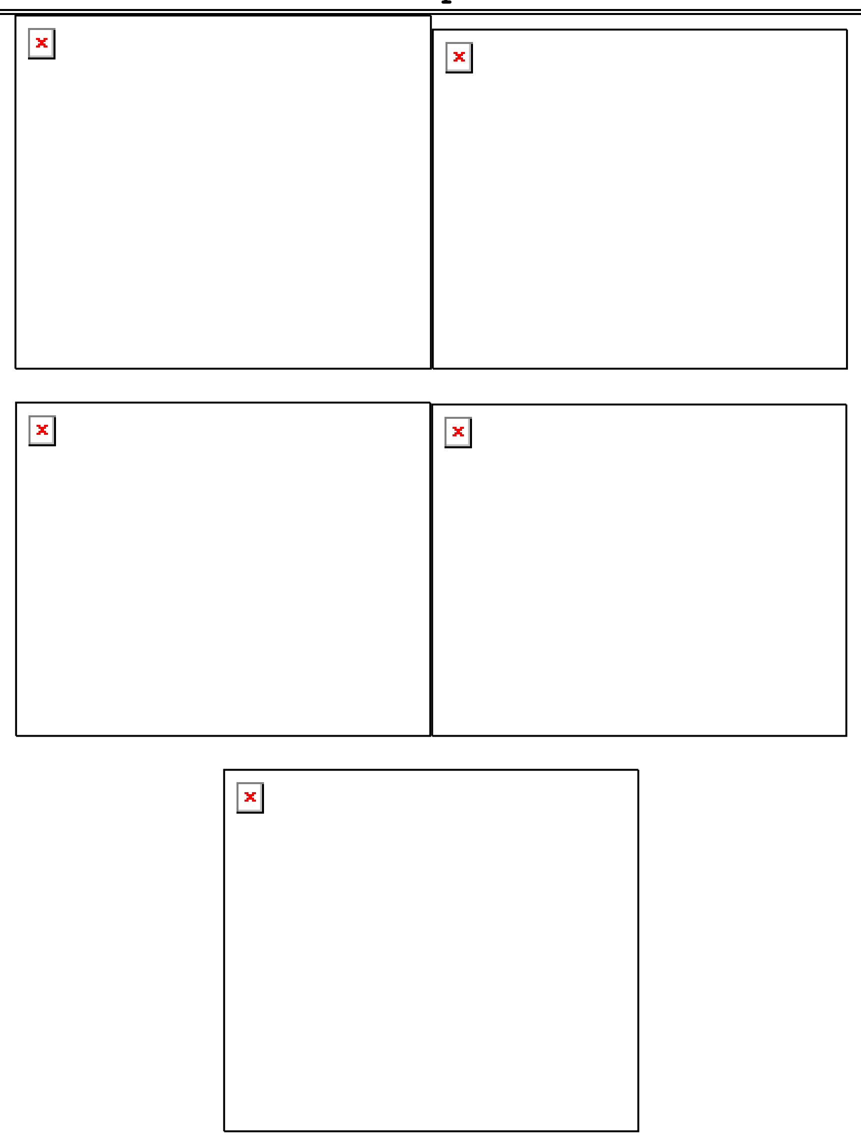
«В четверг 23 ноября 2000 г. агентство Reuters впервые показало, как выглядит носовая часть затонувшей в Баренцевом море подводной лодки «Курск».

Кадры, сделанные с научно-исследовательского судна «Академик Мстислав Келдыш», были показаны в Голландии, на пресс-конференции, посвящённой проблеме подъёма «Курска». Это первая демонстрация: ранее носовую часть «Курска» не показывали, а все съёмки, произведённые с борта «Мстислава Келдыша», оставались под грифом «секретно».

Кадры Reuters свидетельствуют, что масштабы разрушений в носовой части «Курска» действительно были катастрофическими и подтверждают заявления российских военных по этому поводу».

Это цитата из интернета. Действительно тогда, — впервые в Голландии (по месту расположения штаб-квартиры одной из фирм, приглашённых к участию в судоподъёмных работах), а не в России, — были показаны публике кадры подводной видеосъёмки затонувшего "Курска". После упомянутой в этой цитате пресс-конференции кое-какие кадры подводных съёмок затонувшего "Курска" были показаны и российским телезрителям. В связи с рассматриваемым нами вопросом полезно посмотреть и на то, что из этих подводных съёмок осело в интернете.





Действительно, на основании приведённых фотографий можно сказать, что в носовой оконечности “Курска” разрушения катастрофические.

Но если не знать, что на фотографиях представлены результаты подводных съёмок, произведённых по заказу бюро-проектанта “Рубин” (фирменный знак в правом нижнем углу кадров) с борта подводных аппаратов “Мир”, носителем которых является научно-исследовательское судно “Академик Мстислав Келдыш” (фирменный знак в левом нижнем углу кадров), — то создаётся впечатление, что кто-то отснял *ночью сквозь туман при свете фонаря* свалку металлолома.

> Иными словами в 2000 г., были опубликованы только те фрагменты подводных съёмок, которые ничего не позволяют сказать об общей картине разрушений.

Не имея же представления об общей картине разрушений, *своеобразно характеризующих* именно затонувший “Курск”, невозможно сделать и обоснованные выводы о причинах, вызвавших повреждения корпуса, конструкций и механизмов корабля, под воздействием которых он погиб.

Подобные картины: *валяющиеся баллоны высокого давления, согнутые и разорванные тяги каких-то корабельных устройств, разбитое остекление в ограждении рубок подводных лодок и т.п.,* — можно было увидеть и зрелищно отснять хоть днём (в выходные), хоть ночью в двух автобусных остановках от станции метро “Автово” в Ленинграде на кладбище кораблей в Угольной гавани, когда там производилась примитивная (при помощи автогена, зубила и молотка и ненормативного лексикона) и потому неэффективная разделка на металл списанных подводных лодок и других кораблей и судов[1].

[1] Территория практически не охранялась, и в нерабочее время судоразделки там можно было делать всё, что угодно и кому угодно. Такое можно отснять и на других кладбищах кораблей: везде на них всё, в общем-то, — одно и то же.

Очень многие россияне посмотрели фильм “Титаник” Дж.Кэмерона. Подводные съёмки затонувшего “Титаника” в этом фильме производились с двух подводных аппаратов “Мир”, работу которых в ходе съёмок тоже обеспечивал “Мстислав Келдыш”. Воспоминание о подводных съёмках на “Титанике” в их сопоставлении с приведёнными кадрами разрушений “Курска” убеждают в том, что в действительности телепоказ представлял собой акцию по сокрытию информации о причинах происшедшего, осуществлённую *под видом предоставления информации о происшедшем*.

Почти год спустя после этого, 17 октября 2001 г., научно-исследовательское судно “Академик Мстислав Келдыш” вернулось в Калининград из очередной экспедиции. На сей раз целью экспедиции был осмотр и киносъёмка на дне германского линкора “Бисмарк”, потопленного в мае 1941 г. в Атлантике флотом Великобритании. Сообщение об этом и фрагменты этих съёмок прошли в одном из выпусков новостей по возвращении корабля из экспедиции. Они тоже говорят о том, что технические возможности позволяют снять и показать больше и лучше, чем это представлено на приведённых выше фотографиях фрагментов носовой оконечности “Курска” после происшедшей катастрофы.

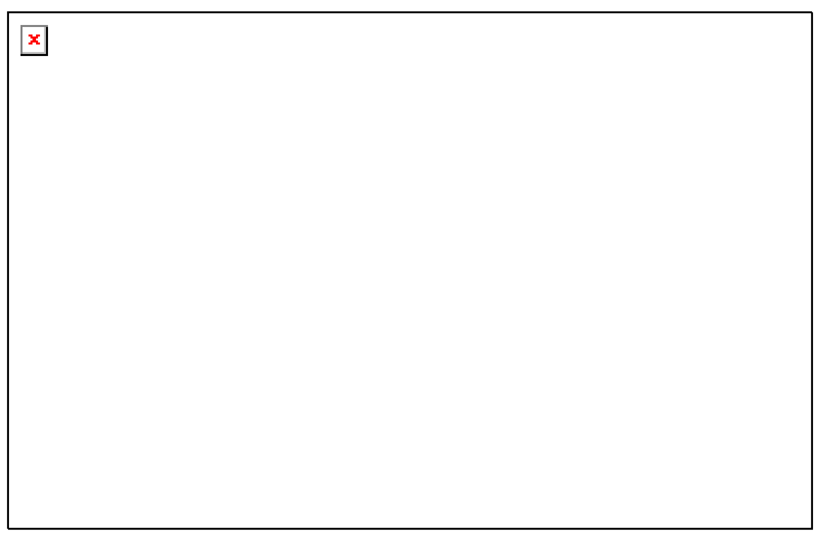
Но это общие слова выражения неудовольствия, которые приводят к вопросу:

А что именно надо показать, чтобы это было характерно именно для катастрофы “Курска” и позволило бы судить о её причинах и характере не только экспертам, но и обществу?

Ответ на этот вопрос простой:

Необходимо показать **периметр, на котором уцелевшие в катастрофе корпусные конструкции переходят в искорёженный металл и опустошённое пространство**. Если взрыв внутренний, то по всему периметру все края уцелевших фрагментов конструкций будут загнуты наружу; если взрыв только наружный, то всё будет загнуто вовнутрь; если наружный взрыв повлёк за собой более мощный внутренний взрыв собственного боезапаса корабля, то следы наружного сохранятся на фоне разрушений, вызванных внутренним взрывом, как фрагменты каких-то конструкций, загнутые вовнутрь.

Так причины гибели линкора “Новороссийск”, о чём говорилось ранее, во многом характеризует именно периметр, на котором уцелевшие конструкции переходят в искорёженный металл и опустошённое пространство.



По виду выступающей над водой части *периметра зоны разрушений* любому человеку, имеющему представление о «сопромате» (как о механике деформации и разрушения упругого тела под воздействием статической или динамической нагрузки) и о механике жидких и газовых сред (т.е. практически любому инженеру-механику), ясно, что взрыв был наружный; и он произошёл если не на поверхности корпуса корабля, то в непосредственной близости от неё, поскольку не видно следов разрушений, произведённых обширным фронтом сформировавшейся ударной волны.

Но из всех представленных фотографий разрушений в носовой оконечности затонувшего “Курска”, только одна (вторая в первом ряду) показывает фрагмент периметра зоны разрушений: район, где прочный корпус и вводы в него каких-то кабелей видны вследствие того, что сорван лёгкий корпус (уцелевшие фрагменты лёгкого корпуса видны как узкая полоска вдоль левого края фотографии).

То есть **весь периметр — граница перехода «уцелевшее — разрушенное и снесённое» — тайна от общества** при всей показной гласности расследования причин и характера развития катастрофы и

чуть ли не насильственном предоставлении журналистам информации руководителем Госкомиссии И.Клебановым и руководителем бюро-проектант “Рубин” И.Спасским. И соответственно этому те фрагменты подводных видеосъёмок носовой оконечности АПЛ “Курск”, на которых был запечатлён периметр зоны разрушений, целенаправленно утаиваются на протяжении двух лет без малого, в то время как И.Клебанов и И.Спасский произносят всякие слова о ходе расследования и высказывают разного рода предположения о военно-технической первопричине и динамке развития катастрофы.

То же касается и обломков пресловутого торпедного аппарата, в котором находилась и взорвалась якобы роковая торпеда “Курска”: его ни в натуре, ни на фотографиях не видел никто, кроме экспертов и других людей, причастных непосредственно к работам с ним связанным. Похоже, что демонстрация обломков аппарата отложена на завершение расследования, поскольку, по-видимому, именно им предназначена роль неоспоримого козыря в убеждении общественности в истинности слов Госкомиссии: в аппарате взорвалась торпеда, что и повлекло гибель лодки.

Однако это — плохой “козырь”. Ясно, что если на борту “Курска” взорвались торпеды и при этом какие-то торпеды взорвались в торпедных аппаратах, то некоторые торпедные аппараты будут искорёжены соответствующим образом: т.е. внешний вид их обломков будет соответствовать этой версии катастрофы, избранной Госкомиссией — *по каким-то политическим мотивам* — для научно-технического обоснования *в общественном мнении* истинности именно её.

Но чтобы согласиться с тем, что именно взрыв одной из торпед в аппарате послужил *технической первопричиной* гибели корабля, сначала всё же следует посмотреть на периметр зоны разрушений в том виде, в каком он был на дне Баренцева моря до начала работ по отделению обломков носовой оконечности от остального корпуса “Курска”. Пока же периметр области разрушений утаивается, то все разговоры про взрыв аварийной торпеды в аппарате, повлекший множественные взрывы торпед в первом отсеке, — ничего не говорят о том, что произошло на самом деле, а представляют собой ни к чему, — кроме неверия Госкомиссии всякого умного человека, — не обязывающий безответственный *трёп членов этой Госкомиссии*[1].

Из желания не показывать периметр области разрушений проистекало и предложение не поднимать “Курск”, а объявить место его гибели официально «воинским захоронением». Но когда корабль всё же был поднят, то высшие чины ВМФ заявили, что к “Курску” в доке (кроме персонала самого плавучего дока) будут допущены только эксперты Госкомиссии, следователи и эксперты Прокуратуры: дескать, показывать разрушения прочим гражданам России — неэтично по отношению к погибшим морякам и их памяти. Но на самом деле это было ни что иное, как стремление исключить саму возможность общественно-инициативного расследования, лишив общество достоверной информации о техническом состоянии корабля после катастрофы.

Соответственно такой ориентации на сокрытие причин гибели корабля, после всплытия дока с лодкой в Росляково было показано по телевидению и первое изображение повреждений “Курска”. Телезрителям показали следующий сюжет.



Высокие должностные чины обращены спинами к камере и лицами к лодке: слева — тогдашний командующий Северным флотом В.А.Попов; справа — Генеральный прокурор России В.Устинов. Стоя на стапель-палубе[2] плавучего дока и глядя вверх на вмятину в борту с дыркой, которая чернеет в углу кадра, они обсуждают повреждение. Смысл их беседы (не дословно) свёлся к следующему:

— А при транспортировке не могли повредить? (В.Устинов)

— Нет, не могли… (В.А.Попов)

Потом выяснилось, что это было очередным шоу с целью заболтать ход расследования. Спустя некоторое время, когда внимание прессы сосредоточилось на

[1] Причём трёп с признаками состава преступления, предусмотренного уголовными кодексами большинства стран: манипуляция с информацией и «вещдоками» (сокрытие одних сведений и «вещдоков», выпячивание других) с целью исключения из рассмотрения одних версий и обоснования истинности других.

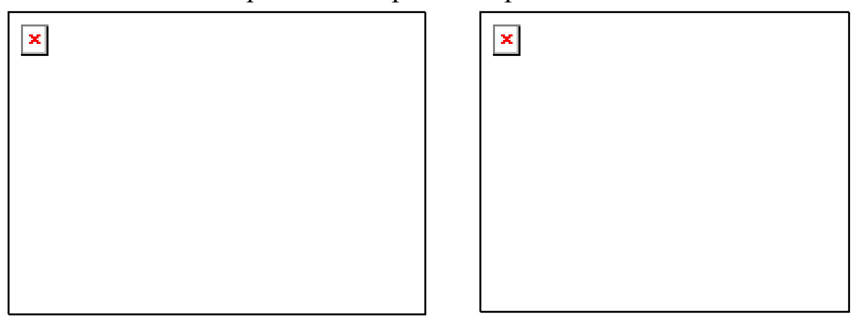
[2] Стапель (нидерл. stapel), место на суше или палубе плавучего дока, предназначенное для постройки и ремонта корпусов кораблей и судов и приспособленное для размещения устройств, необходимых для удержания корпуса судна над поверхностью стапеля (кильблоки), его перемещения (тележки и рельсы, спусковые дорожки) и т.п.

обсуждении версий происхождения дырки, И.Клебанов поведал, что отверстие прорезали водолазы ещё в 2000 г., когда производилось первое инженерное обследование “Курска” на грунте по завершении спасательной операции: дескать, Госкомиссия заинтересовалась вмятиной и захотела получить образец металла из этой области. Это объяснение И.Клебанова для многих звучит как свидетельство о проверке версии столкновения. Но к проверке версии столкновения это не имеет ни малейшего отношения.

Дело в том, что лёгкий корпус “Курска” покрыт так называемой «резиной» — специальным покрытием толщиной несколько сантиметров, назначение которого не пропускать в море собственные шумы изнутри лодки и поглощать и рассеивать посылки гидролокаторов, ведущих поиск подводных лодок. Пластины этого покрытия при больших скоростях хода иногда отрываются сами, и потому поддержание его целостности — предмет особой заботы командиров при швартовке, взаимодействии лодки с буксирами и в повседневной эксплуатации. Но, как показывает фотография, «резина» в области вмятины цела, чего не могло быть после столкновения.

И всё-таки что-то на поверхности корпуса затонувшего “Курска” вызвало интерес Госкомиссии, вследствие чего кусок «резины» — *именно из этого места* — был вырезан вместе с металлическими конструкциями лёгкого корпуса, к которому он был приклеен. Далее мы ещё вернёмся к вопросам о том, что могло вызвать такой интерес Госкомиссии, и почему с её стороны последовал приказ извлечь это «нечто» с затонувшей лодки немедленно, не дожидаясь её подъёма в следующем году. С этим же связан и ответ на вопрос, почему для первого показа были выбраны именно эти кадры с обсуждением происхождения вмятины и дырки в её области.

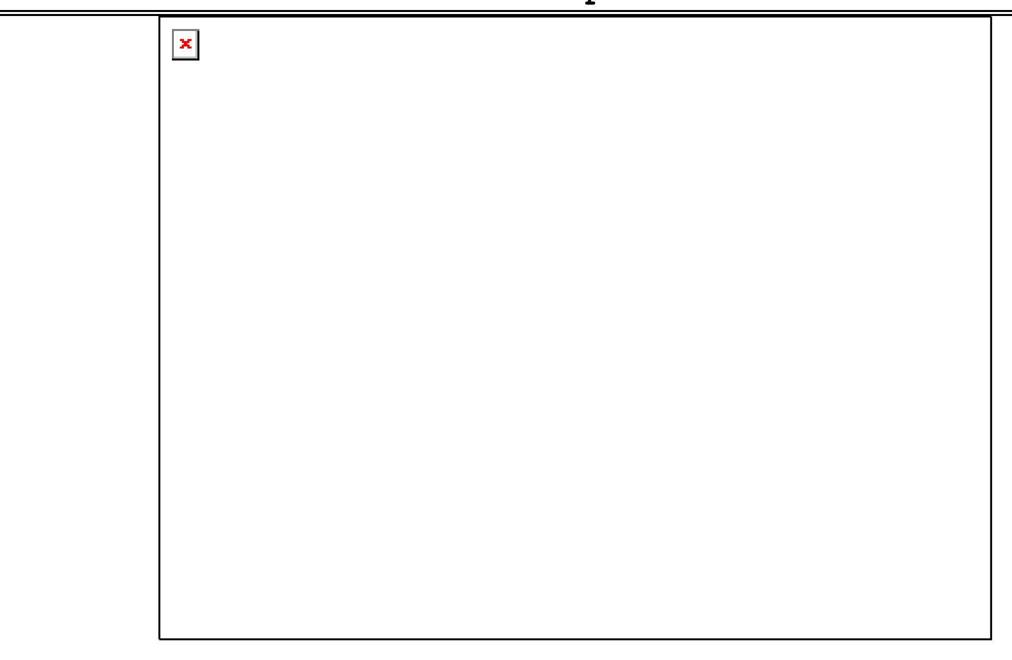
То, что осталось за кадром в первом показе, через некоторое время в последующих репортажах из Росляково всё же предстало перед телезрителями.



На этих фотографиях видно, что вмятина непосредственно граничит с районом, где отсутствует лёгкий корпус и где может быть видно уцелевшее содержимое междукорпусного пространства. **То есть в первом показе, где эта область осталась за кадром, было выражено обсуждавшееся ранее стремление скрыть от общественности внешний вид периметра области разрушений.** Оно же выразилось и на правом кадре. В нём якобы отсутствующая на РТР цензура поместила надпись «Росляково. Мурманская область» не куда-нибудь на свободное место в области кадра, а именно на один из фрагментов попавшей в поле зрения камеры части периметра области разрушений. Эти фотографии также свидетельствуют, что собственно вмятина в лёгком корпусе не представляет собой ничего особо интересного в инженерно-следственном отношении, чтобы именно из неё брать образец металла.

В результате этого показа, В.Устинов и В.Попов, ранее обсуждавшие вопрос о происхождении то ли вмятины, то ли дырки в области вмятины, потеряли лицо.

Это нежелание показывать периметр области разрушений выразилось и на следующей фотографии.



На ней изображение оборвано справа границей кадра, проходящей по вмятине в правом борту и отверстию в её области. Что находится далее по направлению в нос, — пока ещё тайна от общества и известно только тем, кто непосредственно причастен к работам Госкомиссии и Прокуратуры по расследованию катастрофы.

Теперь обратимся к серии фотографий, сделанных на стапель-палубе плавучего дока в посёлке Росляково после 25 октября 2001 г., показывающих виды района отделения носовой оконечности АПЛ “Курск” от корпуса корабля. На второй фотографии этой серии В.Устинов своей фигурой закрывает район вмятины в правом борту, хорошо видимый на обсуждавшемся ранее снимке, а по направлению в нос всё то, что волею цензуры осталось на приведённых нами ранее фотографиях за кадром, хорошо видно на фото 2 рядом с капюшоном В.Устинова над его левым плечом.



Фото 1

Фото 2

Фото 3

Фото 4

Серия этих фотографий интересна тем, что, **во-первых**, все они сняты с разных точек стапель-палубы и, **во-вторых**, в поле зрения камеры оказались одни и те же объекты. Вследствие этого одни и те же фрагменты корпуса и его повреждения видны с разных ракурсов, а вся совокупность фотографий даёт объёмное (трёхмерное) представление о *характере каждого из них (объёмное тело или лист металла)* и об их ориентации в пространстве и положении относительно друг друга.

То, что представляет интерес в связи с рассматриваемой проблематикой, на фотографиях обведено нами контрастными по отношению к фону контурами и указано стрелками.

На первой фотографии нами отмечено два объекта.

Объект № 1 — вертикальная щель в левом борту ("Курск" сфотографирован со стороны отсутствующей носовой оконечности). Щель видна как чёрная полоса, контрастирующая с белым снегом, припорошившим лёгкий корпус в верхней его части. Этот щелевидный разрыв представляет собой видимый снаружи след первой попытки отделить разрушенную взрывами носовую оконечность от более или менее уцелевших конструкций корпуса корабля. Как сообщалось в ходе работ, попытка отделить разрушенную носовую оконечность завершилась заклиниванием цепной пилы в обломках корабля.

Вставка 2003 года

После публикации в 2002 г. настоящей работы в интернете, вышла в свет книга "Запас плавучести" (Петрозаводск, 2003 г., 372 страницы)[1], автор которой — контр-адмирал в отставке Н.Г.Мормуль, в прошлом начальник Технического управления Северного флота. Ниже мы воспроизводим рис. 2 из его книги, на котором показана схема расположения оборудования при попытке отделения обломков носовой оконечности АПЛ "Курск" на грунте перед началом подъёма лодки.

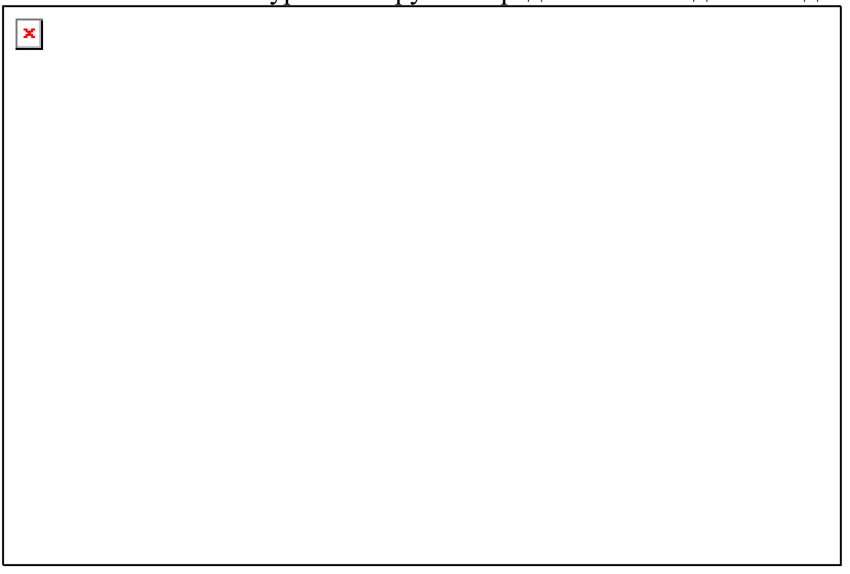


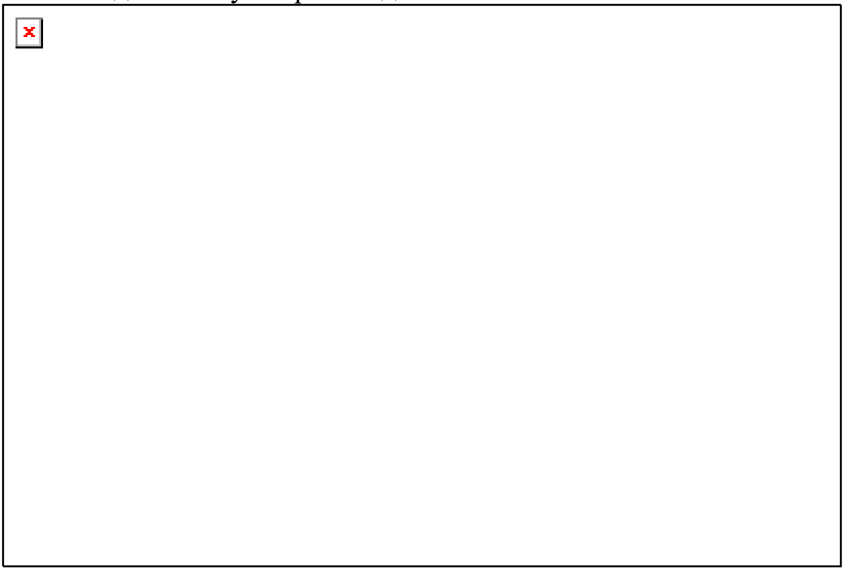
Схема даёт общее представление о произведённой попытке. Поскольку её типографское качество оставляло желать лучшего, мы провели на ней две линии, обозначающие проводку ходового троса через конструкции вакуумных якорей и гидропрессов, поскольку в противном случае сноска № 3, указывающая в оригинале на «направляющий ролик», оказывается неуместной. Кроме того, мы добавили сноску № 6, указывающую ещё на два направляющих ролика ходового троса. Правый и левый гидропрессы, работая в противофазе, обеспечивали натяжение и возвратно-поступательное горизонтальное движение правого и левого ходовых тросов вместе с режущим инструментом (втулки с напылением абразива карбида вольфрама, надетые на трос, концы которого соединены с концами ходовых тросов). А вакуумные якоря (за счёт возникновения силы гидравлического присоса, аналогично тому, как вантус присасывается к раковине) позволяли прессам создавать вертикально направленную вниз силу, прижимавшую режущие элементы к обломкам "Курска" и продвигать эту «пилу» вниз по мере перерезания конструкций корпуса.

Чтобы не возвращаться к вопросу о подъёме "Курска" в дальнейшем, мы воспроизводим и рис. 3 из книги "Запас плавучести". На нём показана схема отрыва "Курска" от грунта системой тросов, выбираемых гидравлическими домкратами, установленными на подъёмно-транспортной барже "Giant-4" (по-

---

[1] Цена в "Доме военной книги" в С-Петербурге в 2003 г. 351 рубль, что примерно втрое выше, чем цены на книги аналогичного объёма и качества на другие темы.

ложение, отмеченное на схеме как «а») и транспортировки лодки на подвеске под днищем этой баржи (положение, отмеченное на схеме как «б»). В корпусе баржи была сделана специальная ниша, в которую вошло ограждение рубки “Курска”, что позволило уменьшить осадку системы до величины, позволившей ввести в док связку «баржа-лодка».



Далее продолжение текста 2002 года.

* * *

И поскольку со щелевым разрывом лёгкого корпуса в левом борту связаны другие видимые на фотографиях особенности уцелевших конструкций, о чём речь пойдёт далее, то совсем не похоже на то, что щелевидный разрыв в левом борту — *результат сдвиговых деформаций и разрыва обшивки, также и разрушения конструкций набора лёгкого корпуса во время удара о грунт*[1] тонущей лодки с разрушенной взрывами носовой оконечностью.

Объект, обозначенный как № 2 на фото 1, отмечен и на трёх других фотографиях (на фото 4 в правом нижнем углу снимка от него виден маленький кусочек, на который указывает стрелка).

Об этом объекте можно сказать следующее:

- Если соотноситься с поперечным сечением корабля, то объект № 2 расположен в районе, где находятся шпангоуты прочного корпуса. Один из шпангоутов прочного корпуса виден за ним на всех фотографиях (это кольцо Г- либо Т-образного поперечного сечения, охватывающее прочный корпус).
- Судя по фотографиям, в поперечном сечении этот объект тоже представляет собой Г- либо Т-образный профиль (обращённая к камере горизонтальная полка профиля хорошо видна на всех снимках), что тоже соответствует предположению о том, что он — один из шпангоутов прочного корпуса.
- Вертикальная ножка этого Г- или Т-образного профиля, как видно из совокупности разных ракурсов снимков (и особенно на фото 1 и фото 2), лежит в плоскости, перпендикулярной продольной оси лодки, т.е. в плоскости одного из шпангоутных сечений.
- Этот предположительно шпангоут утратил целостность — шпангоутное кольцо разорвано, и другие его части на фотографиях не видны.
- В той его части, что видна на фотографиях, отсутствует примыкание профиля этого предположительно шпангоута к поверхности прочного корпуса.
- В месте его расположения прочный корпус снесён на протяжении одной — двух шпаций[2], хотя обломок шпангоута сохранился на своём месте.

[1] Как многие знают по видеосъёмкам затонувшего “Титаника”, его корпус при ударе о грунт на скорости около 60 км/час (по расчётам) получил дополнительные повреждения именно в виде щелевидных разрывов обшивки и деформаций, простирающихся на высоту почти что всего борта корабля. Но в левом борту “Курска” щелевидный разрыв есть, а сдвиговых деформаций вдоль него — нет. (2004 г.).

[2] Шпация — расстояние между шпангоутами по длине корабля.

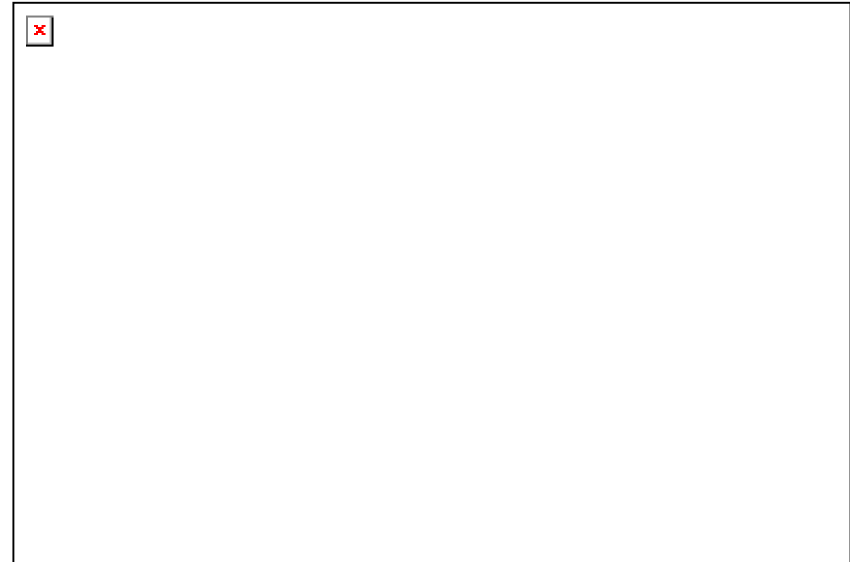
- Изгиб этого предположительно шпангоута не совпадает с кривизной поверхности прочного корпуса в этом районе (фото 3) — обломок шпангоута загнут по направлению вовнутрь прочного корпуса[1].

Всё запечатлённое на приведённых выше фотографиях даёт основания полагать, что к моменту начала отделения на грунте носовой оконечности повреждения правого и левого бортов были разными по своей тяжести, а их локализация в этом в этом районе носила достаточно ярко выраженный несимметричный относительно диаметральной плоскости (т.е. относительно продольной вертикальной плоскости симметрии корабля при отсутствии у него крена) характер:

- по левому борту по направлению в нос от вертикального щелевидного разреза конструкций лёгкого корпуса перед первым ракетным контейнером левого борта (объект № 1, о котором шла речь при обсуждении фото 1 рассматриваемой серии) сохранились конструкции набора и обшивка лёгкого корпуса на протяжении примерно 4 метров;
- по правому борту первый ракетный контейнер обнажён, и отсутствует вся обшивка лёгкого корпуса в верхней его части вместе с несущими её конструкциями набора по направлению в корму почти что до переборки, разделяющей в междукорпусном пространстве балластные цистерны в районе, где расположен второй ракетный контейнер.

Но это — тоже слова. Однако на основании этих фотографий можно соотнести разрушения, видимые в районе фактического отделения носовой оконечности, с продольным разрезом АПЛ “Курск”, представленным на рис. 5 в главе 6.

Поскольку о характере разрушений носовой оконечности далее в нос от контура её фактического отрыва у нас информации нет[2], то с учётом этого обстоятельства получилась картина, характеризующая только ту часть корпуса “Курска”, что была поставлена в док. На построенной таким путём ниже приводимой схеме цифрой «1» обозначена плоскость поперечного сечения, по которому в соответствии с проектом подъёма корабля, судя по оставшимся следам, предполагалось отделить обломки носовой оконечности от корпуса.



Положение плоскости «1» относительно элементов конструкции лодки определено на схеме достаточно точно:

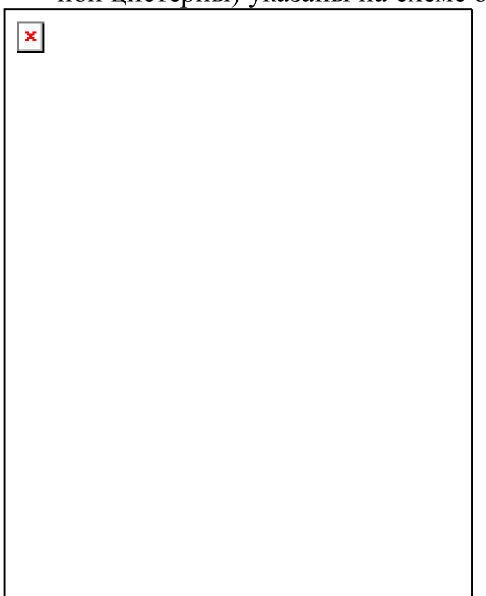
- **во-первых,** по расположению вертикального щелевидного разрыва лёгкого корпуса в левом борту (отмечен на фото 1 как объект № 1) относительно первой (при отсчёте с носа) пары ракетных контейнеров (на продольном разрезе их проекции на диаметральную плоскость показаны наклонными пунктирными прямоугольниками с закруглёнными торцами-крышками) и,

---

[1] Этот изгиб не может быть следствием деформации в результате поперечного давления цепной пилы при попытке отделить носовую оконечность в этом сечении. Усилие, необходимое для поперечного сдавливания прочного корпуса и элементов его набора с такими деформациями, породило бы в цепной пиле продольные реакции, под воздействием которых она либо лопнула, либо сдвинула бы с места вакуумные якоря, которыми была закреплена в месте работ. Это следует из «правила параллелограмма» сложения векторов при применении его к случаю поперечного точечного давления на натянутую нить или цепь.

[2] За исключением того, что выгородка гидроакустических антенн и носовая переборка прочного корпуса лежали на грунте каждая самостоятельно, будучи сорваны взрывами с их конструктивных мест.

- **во-вторых,** по положению поперечного разреза (его контур, видимый с правого борта, обозначен выноской с цифрой 2 на фрагменте фото 2, помещённом ниже), обнажившего носовую переборку трюма (либо прочной цистерны в междукорпусном пространстве), расположенного под *первой платформой (самой нижней палубой)* в первом отсеке (переборка, явно прочная, подкреплённая набором, обозначена на фотографии выноской с цифрой 1). Платформа и переборка трюма (либо прочной цистерны) указаны на схеме отделения обломков носовой оконечности.



Вертикальный щелевидный разрыв в лёгком корпусе на левом борту и поперечный разрез, не доходящий до днищевых конструкций и киля, видимый с правого борта на фото 2 (с В.Устиновым — его левое плечо и край капюшона видны на фотографии слева), являются свидетельством того, что попытка отделить носовую оконечность по плоскости «1» с помощью цепной пилы (раскреплённой на двух вакуумных якорях, расположенных по обоим бортам затонувшего "Курска") завершилась неудачей.

> Эта "неудача" не позволила *оставить на дне вместе с обломками носовой оконечности* **периметр зоны разрушений** и тем самым *полностью скрыть* его от взоров "непосвящённых" в таинства "расследования".[1]

На этой же фотографии выноской с цифрой 3 помечен фрагмент периметра сохранившихся конструкций лёгкого корпуса по правому борту. Как видно на этой фотографии, а также и на четвёртой фотографии (где крупным планом показан ракетный контейнер), отсутствующие фрагменты конструкций лёгкого корпуса, которые должны закрывать ракетный контейнер, отделены по линиям, совпадающим с направлением элементов набора лёгкого корпуса. Иначе говоря, вертикальный фрагмент периметра в этом районе совпадает с направлением шпангоутов, а горизонтальный — с направлением стрингеров[2] и представляет собой край подъёмного щита, закрывающего первую пару ракетных контейнеров правого борта (на рис. 4 они указаны под названием «люки пусковых установок ракетного комплекса "Гранит"», а на фото 1 все аналогичные щиты на левом борту подняты в вертикальное положение для обеспечения выгрузки ракет из контейнеров). Кромки периметра в этом районе — ровные: без загибов и рваных краёв.

Это обстоятельство указывает на то, что конструкции лёгкого корпуса (а возможно и некоторые конструкции прочного корпуса) в этом районе вырезаны *вместе с соответствующим фрагментом периметра области разрушений*. При этом шпангоут, вдоль которого произведено отделение фрагментов лёгкого корпуса, хорошо виден на фото 4 (здесь же из-за табло с надписью NTVRU.com проглядывает один из отслоившихся листов «резины» противоакустического покрытия, что даёт представление о его толщине). Надо полагать, что это изъятие неких значимых фрагментов периметра области разрушений было произведено водолазами (также как и вырез в области вмятины на правом борту) ещё до подъёма "Курска" и постановки его в док.

Выноской с цифрой 4 на этом же фото отмечена носовая поперечная кромка фрагмента прочного корпуса, уцелевшего после внутреннего взрыва, происшедшего в первом отсеке. Это нижняя часть одной из его обечаек[3]. Ровный характер кромки — результат того, что внутренний взрыв разорвал в этом районе прочный корпус по сварочному шву. Конструкции лёгкого корпуса по правому борту, которые расположены в корму от плоскости этого поперечного сечения, отсутствуют (скорее всего, они утрачены вследствие взрыва), хотя по левому борту аналогичные конструкции лёгкого корпуса сохранились.

Теперь вернёмся к схеме носовой оконечности. На ней жирным контуром неправильной формы с выносками, обозначенными «ПБ» и «ЛБ», показаны *приблизительно*[4] фактические *границы по лёгкому*

---

[1] Мы эту "неудачу" расцениваем как сбой в эгрегориальной алгоритмике библейского проекта.

[2] Продольное ребро жёсткости, подкрепляющее обшивку.

[3] Обечайки — кольцевые по форме секции, которые в соединении друг с другом образуют прочный корпус подводной лодки.

[4] На основании приведённых ранее фотографий: у нас не было возможности сделать точные замеры в доке и нанести их результаты на отчётные чертежи АПЛ Пр. 949А тактический номер К-141.

корпусу[1], по которым произошёл отрыв обломков носовой оконечности корабля по правому (ПБ) и левому (ЛБ) бортам, соответственно. Жирным пунктиром показаны границы вмятины в правом борту. Цифрой «2» обозначена возможная плоскость отделения обломков носовой оконечности, альтернативная выполненному проекту подъёма.

Все эти частные факты в совокупности и в соотнесении их друг с другом приводят к ряду вопросов.

- Почему было принято решение отделить носовую оконечность по плоскости «1», где надо перерезать корпус подводной лодки по всей его высоте, включая и необходимость разреза по всему его периметру прочного корпуса, выполненного из стали с очень высокими механическими характеристиками, в том числе и с высоким сопротивлением резанию?
- Почему *было нежелательно* отделить обломки носовой оконечности по плоскости «2» либо близкой к ней в районе, где после взрывов торпедного боезапаса корабля уцелели только прилегающие к днищу конструкции лёгкого и, возможно, прочного корпусов, вследствие чего объём работ при отделении обломков носовой оконечности в районе плоскости «2» мог быть явно меньше, чем при их отделении по плоскости «1»?
- Только ли опасались взрыва уцелевших в катастрофе торпед при механической резке или их детонации при использовании технологии отделения обломков носовой оконечности методом подрыва специально уложенных шнуровых зарядов, вследствие чего и было принято решение отделять по плоскости «1», а не по плоскости «2»?
- Что могло существенно ослабить прочность конструкций как лёгкого, так и прочного корпуса по правому борту настолько, что асимметрия состояния обоих бортов в доке столь явно выражена на протяжении более 10 м по длине корабля?
- Что из фрагментов конструкций правого борта потребовалось изъять, в результате чего образовались дырка в области вмятины и ровные края периметра сохранившихся конструкций лёгкого корпуса в районе первого ракетного контейнера правого борта?
- Почему это изъятие необходимо было сделать срочно, и недопустимо было отложить его до подъёма лодки и постановки её док в следующем году?

Ответы на эти и другие вопросы даёт предположение:

Внешний взрыв торпеды по правому борту разрушил и повредил лёгкий корпус в радиусе примерно десяти метров от эпицентра и в районе эпицентра снёс фрагменты прочного корпуса с примыкающими к ним элементами набора, образовав пробоину в прочном корпусе[2].

Этот взрыв разорвал шпангоут прочного корпуса (на который мы обратили внимание), оторвал его от обшивки прочного корпуса и обломок его загнул по направлению вовнутрь прочного корпуса[3]. Но

---

[1] Они не совпадают с границами разлома прочного корпуса.

[2] Это предположение отрицает прямое заявление руководителя ЦКБ морской техники “Рубин” И.Д.Спасского, прозвучавшее по радио 31.08.2001 г. о том, что на “Курске” пробоин нет, и причина гибели лодки — взрыв практической торпеды.

[3] В направлении вовнутрь он — единственный — не мог быть загнут при внутреннем взрыве. Даже если вспомнить о том, что вторая стадия подводного взрыва — схлопывание парогазового пузыря, образованного на первой стадии продуктами распада взрывчатки, парами воды (и в данном случае, также воздухом из отсека), то это не может служить объяснением причины такого изгиба. Последнее необходимо пояснить.

Расширившись в режиме близком к *адиабатическому (т.е. когда теплообмен с окружающей средой протекает очень медленно по отношению к скорости изменения объёма газа)* по инерции за пределы равенства давления на границе раздела воды и газа внутри самого пузыря, пузырь взрыва после этого начинает быстро сжиматься на глубине под воздействием гидростатического давления. За таким сжатием, тоже близким к адиабатическому, снова следует почти адиабатическое расширение, и этот колебательный процесс продолжается до тех пор, пока энергия подводного взрыва не рассеется в среде. **Иными словами, динамика развития любого взрыва под водой во многом аналогична динамике взрыва в атмосфере вакуумных боеприпасов.**

Кроме того, при разрыве прочного корпуса внутренним взрывом, его шпангоуты и не оторвавшиеся фрагменты предварительно должно было изогнуть в направлении наружу, а уж потом гнуть вовнутрь при сжатии пузыря. При этом, если бы конструкции прочного корпуса в направлении вовнутрь изгибало схлопывание парогазового пузыря взрыва, то в непосредственной близости от этого обломка шпангоута должны были быть видны деформации по направлению во внутрь других конструкций прочного корпуса и конструкций, механически связанных с прочным корпусом. Но таких конструкций нет: завалы просевших обломков, расположенные по направлению в нос от рассматриваемого обломка шпангоута, слишком удалены от него и не имеют с ним механической связи.

уцелевшие фрагменты корпусных конструкций в этом районе сохранили на себе следы воздействия внешнего взрыва торпеды, которые не смог уничтожить внутренний взрыв сдетонировавшего торпедного боезапаса корабля.

При этом направленность распространения разрушений конструкций корпуса вторичным внутренним взрывом, происшедшим в первом отсеке, была обусловлена разрушением и ослаблением конструкций прочного и лёгкого корпусов по правому борту, произведённых первым наружным взрывом. Вследствие этого и возникла ярко выраженная асимметрия сохранившихся конструкций корпуса АПЛ по правому и левому борту на протяжении более 10 метров по длине.

Кроме того, как видно по внешнему виду, представленному на рис. 4 в главе 6, если взрыв торпеды произошёл в выявленном нами районе аномальных для внутреннего взрыва разрушений, то в зоне его поражения оказывается носовой горизонтальный руль (НГР) правого борта со всеми устройствами и корпусными конструкциями, обеспечивающими его работу.

В состав этого узла входят собственно руль — крыло, закреплённое на баллере (оси вращения); механизм поворота баллера, обеспечивающий перекладку руля; механизм уборки руля внутрь лёгкого корпуса и выдвижения его в рабочее положение; ниша внутри лёгкого корпуса, в которой смонтировано это и другое оборудование; щит-обтекатель со своими механизмами, закрывающий нишу и совпадающий с обводами лёгкого корпуса, когда руль убран и когда он выдвинут в рабочее положение; силовые конструкции, связывающие нишу руля с корпусом подводной лодки, воспринимающие силы и моменты, возникающие на руле и передающие их на корпус подводной лодки.

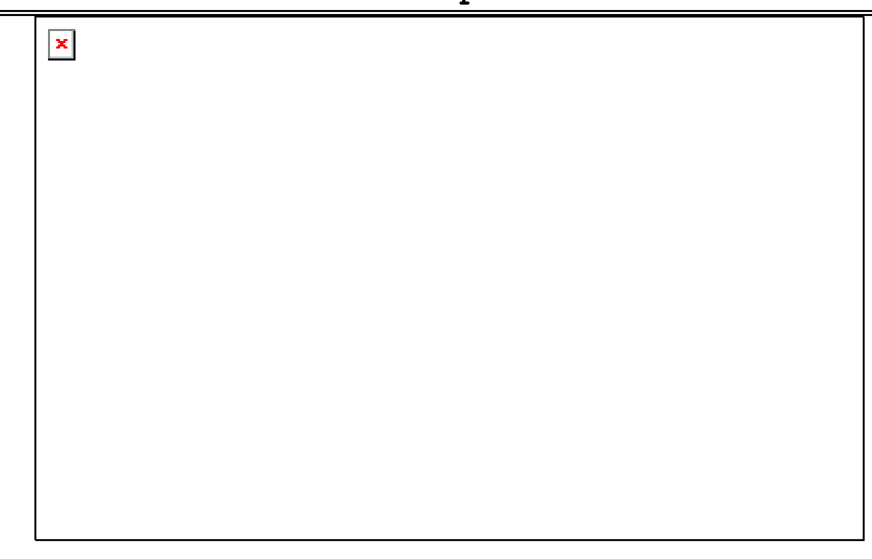
То есть это довольно большой по габаритам и массивный конструктивный узел, содержащий в себе довольно прочные конструктивные элементы (в частности, баллер руля соответственно массогабаритным характеристикам АПЛ Пр. 949А должен представлять собой кованный вал длиной в несколько метров и диаметром около полуметра). Такой конструктивный узел и его конструктивные элементы не могут незаметно затеряться среди других обломков ни на морском дне, ни на территории ЦКБ МТ “Рубин”.

Однако о состоянии этого конструктивного узла корабля и входящих в его состав элементов средства массовой информации ничего не сообщали, как не сообщили об этом и представители Госкомиссии и следствия. По всей видимости, он разрушен в катастрофе. О судьбе его обломков можно сказать одно из двух: либо они изъяты для экспертизы Прокуратурой или Госкомиссией ещё до подъёма лодки; либо они умышленно оставлены на дне, чтобы исключить возможность изучения характера их повреждений.

Во всяком случае, на фотографиях, сделанных на стапель-палубе дока в Росляково, среди обломков носовой оконечности только по левому борту видна усиленная конструкция, облицованная «резиной» противоакустического покрытия, которая может быть идентифицирована как узел ниши носового горизонтального руля левого борта. На приводимой фотографии этот узел обведён контуром. Судя по состоянию этого узла в момент начала катастрофы носовые горизонтальные рули были убраны.



На следующей фотографии этот же узел ниши носового горизонтального руля левого борта вместе с сохранившимися на их местах обломками связанных с ним устройств показан более крупно, но в другом ракурсе. На фотографии он обведён контрастным контуром.



Среди сохранившихся конструкций по правому борту ничего похожего нет. Но характер повреждений аналогичного конструктивного узла по правому борту в случае *только внутреннего взрыва, происшедшего в первом отсеке,* должен отличаться от характера повреждений, произведённых наружным взрывом противолодочного оружия.

Поэтому **состояние комплекса устройств и конструкций правого носового горизонтального руля правого борта после катастрофы — как и внешний вид периметра зоны разрушений — тоже один из *утаиваемых* Госкомиссией и Генпрокуратурой показателей военно-технической первопричины катастрофы.**

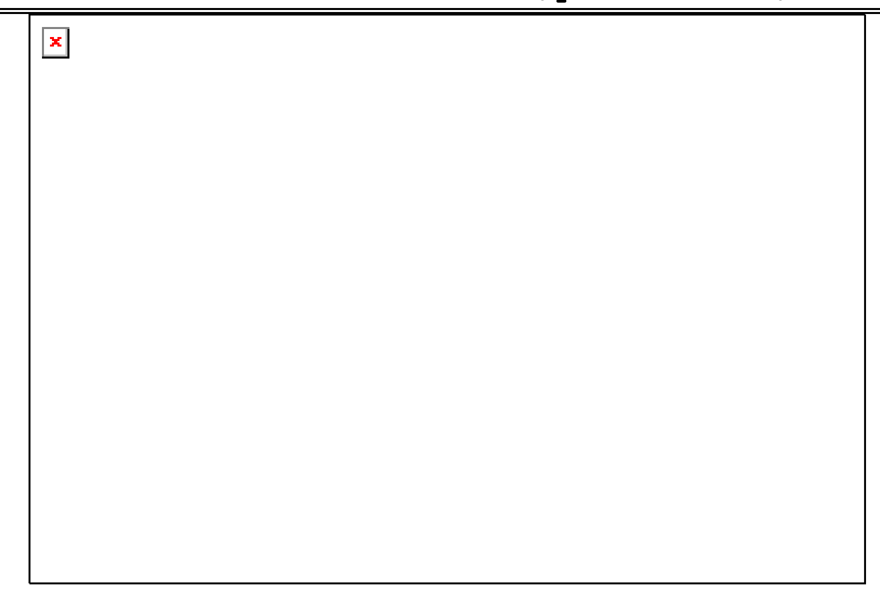
Соответственно, плоскость «1» была избрана для отделения носовой оконечности не только потому, что при отделении по ней обломков носовой оконечности гарантии безопасности от возможного взрыва уцелевших торпед были выше, нежели в случае отделения обломков по плоскости «2», но и потому, что её сечение проходит через торпедную пробоину.

И кроме того, в её сечении нет прочных конструктивных элементов корабля (таких как носовые горизонтальные рули со всеми их механизмами и силовыми конструкциями) и ракетных контейнеров (это видно на схеме внешнего вида рис. 4 и продольном разрезе рис. 5), которые бы могли помешать работе цепной пилы.

Соответственно этим обстоятельствам в чисто инженерном плане избрание плоскости «1» действительно упрощало работы по отделению обломков, но оно же — одно из многих действий по сокрытию от общества истинных причин гибели корабля, которые должны были стать известными ещё по результатам первого подводного осмотра с борта подводных аппаратов спасательного судна “Михаил Рудницкий” в августе 2000 г.

И потому ещё раз обратимся к экземпляру фото 1 из рассмотренной ранее серии, но обратим внимание на другие запечатлённые на этом снимке особенности. Действительно на правом борту периметр уцелевших конструкций прочного корпуса корабля имеет проём, в который естественным образом вписывается контур возможной торпедной пробоины. Но при отделении обломков носовой оконечности по плоскости «1» пробоина как бы исчезла по принципу **«бублик сломали — дырки не стало»**, и нам её пришлось искать.

Осуществлению принципа «переломленного бублика» способствовало и удаление на правом борту конструкций лёгкого корпуса вместе с соответствующими фрагментами периметра области разрушений в том виде, в каком они остались после всех взрывов. Однако поскольку попытка отделить обломки носовой оконечности по плоскости «1» завершилась “неудачей”, то остался странный проём в контуре периметра поднятой части корпуса. На приведённой ниже фотографии в этот проём мы вписали контур, предположительных границ торпедной пробоины. На фото 2, показывающем правый борт лодки, этот проём теряется на фоне уцелевших конструкций благодаря иному ракурсу съёмки.



В связи с этим *предположением о локализации следов наружного взрыва торпеды* следует отметить, что, когда внутри прочного корпуса были установлены леса, с которых Генпрокурор В.Устинов давал пояснения о катастрофе в короткометражном фильме, показанном по телевидению 27 ноября 2001 г., то съёмка велась так, что он своей фигурой закрывал вид изнутри прочного корпуса именно на этот район, в который мы вписали контур предположительного расположения торпедной пробоины.

Эта торпедная пробоина, *"исчезнувшая" на фоне катастрофических разрушений корпуса, происшедших в результате детонации торпедного боезапаса корабля и попытки отделить по принципу «перелома бублика» носовую оконечность по плоскости «1»,* разрушила и ослабила повреждениями конструкции лёгкого и прочного корпусов на правом борту настолько, что те из них, *что уцелели после детонации торпедного боезапаса корабля и не были срезаны водолазами ещё до подъёма лодки,* в процессе подъёма корабля отломились под тяжестью собственного веса и упали на дно моря.

Вставка 2003 года

Ниже мы воспроизводим фотографии из уже упоминавшейся книги Н.Г.Мормуля “Запас плавучести”. Из них можно понять, почему в 2000 — 2002 гг. нам не удалось найти ни одной фотографии, на которой можно было бы увидеть всё, что находится ниже показанного в границах кадра фото 4.

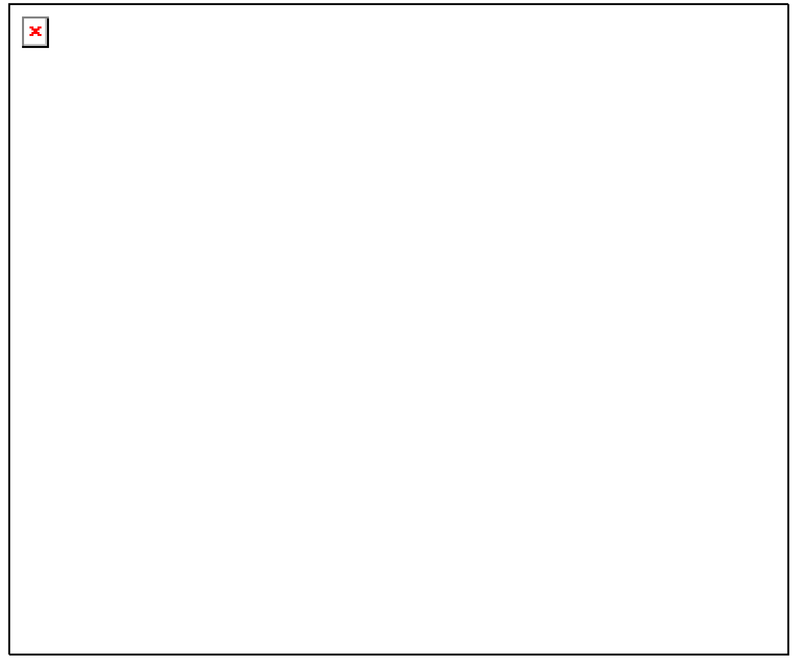


Фото 5

На фото 5 мы воспроизводим иллюстрацию с третьего форзаца книги “Запас плавучести”. Один из фрагментов снимка заключён нами в контрастный по отношению к фону контур. Фото 5 по своей композиции аналогично фотографиям по теме “Воины-победители на фоне поверженного Рейхстага”. Однако оставим это неприятное обстоятельство на совести тех, кто на нём позировал столь этически неуместным образом по отношению к памяти погибших моряков, и обратимся к детальному рассмотрению военно-технических аспектов повреждений “Курска”, показанных на этой фотографии.

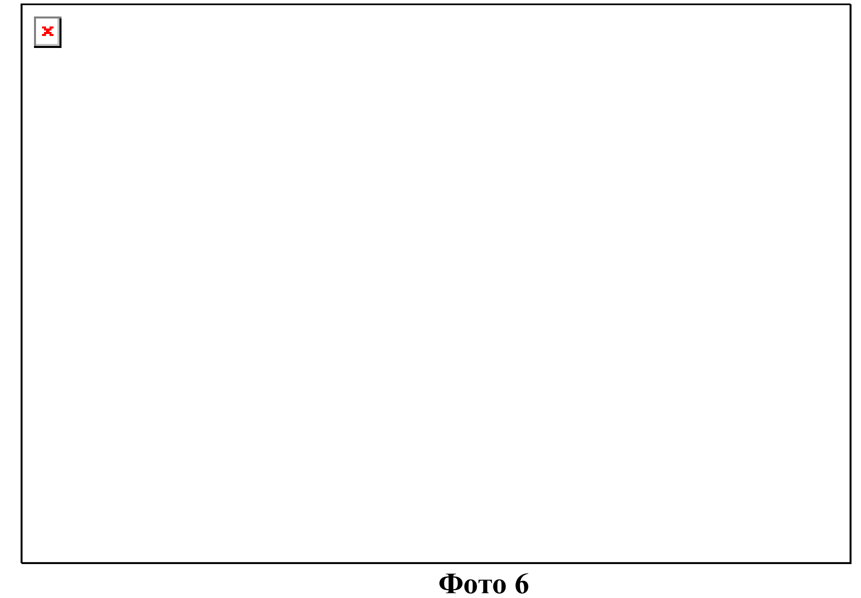


Фото 6

Фото 6 представляет собой фрагмент фото 5. На нём мы дополнительно провели две контрастные к фону линии:

- левая проходит вдоль конструктивной линии (лекальной кривой) примыкания обечайки прочного корпуса к шпангоуту прочного корпуса (слева от линии примыкания):
- правая проходит вдоль края обломка обечайки прочного корпуса (выше и справа от него).

Соотнесение обеих линий (линии примыкания обечайки к шпангоуту и края обломка обечайки) друг с другом показывает, что обечайка прочного корпуса (её сохранившиеся фрагменты) на всём её протяжении по направлению в нос от рассматриваемого нами шпангоута в районе, вызвавшем наш интерес, деформирована — продавлена по направлению вовнутрь корпуса на большой площади.

Однако на фото 5 запечатлены следы не только наружного, но и *следы внутреннего взрыва: на нём в сделанном нами контрастном по отношению к фону контуре, хорошо видно, что обломок того же шпангоута прочного корпуса (но на левом борту) вместо того, чтобы быть элементом кругового кольца, деформирован — отогнут от идеальной линии кольца по направлению наружу.* То есть это показатель того, что изгиб по направлению вовнутрь того же самого шпангоута на правом борту — действительно возник в результате наружного взрыва, а не в результате гидравлического удара в процессе схлопывания парогазового пузыря после внутреннего взрыва, поскольку по отношению к эпицентру внутреннего взрыва обе ветви шпангоута (на правом и левом бортах) расположены одинаково и конструктивно обладают одинаковыми прочностными характеристиками. Однако мощность внутреннего взрыва оказа-

лась недостаточной для того, чтобы полностью уничтожить все следы предшествовавшего ему внешнего взрыва.

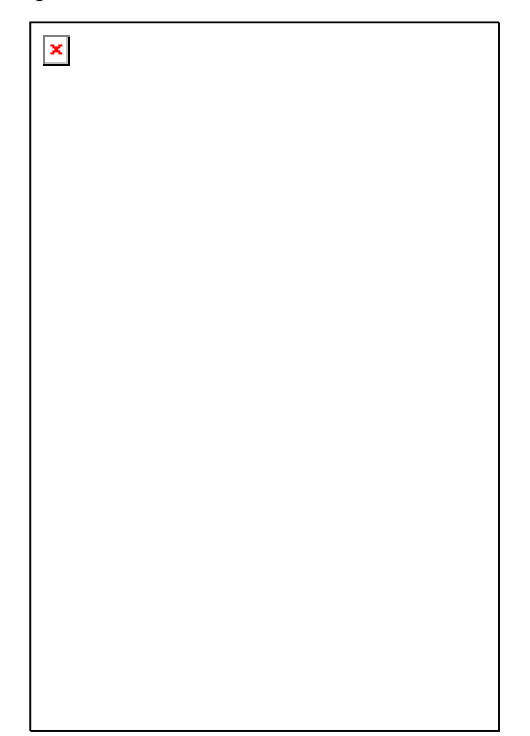
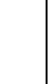


Фото 7

Теперь обратимся к фото 7, взятому с четвёртого форзаца книги “Запас плавучести”. На фото 7 тоже показан заинтересовавший нас район правого борта, но в другом ракурсе. Фото 8 (на следующей странице) представляет собой увеличенный фрагмент фото 7. При увеличении достаточно хорошо видны уцелевшие обломки конструкций в заинтересовавшем нас районе.



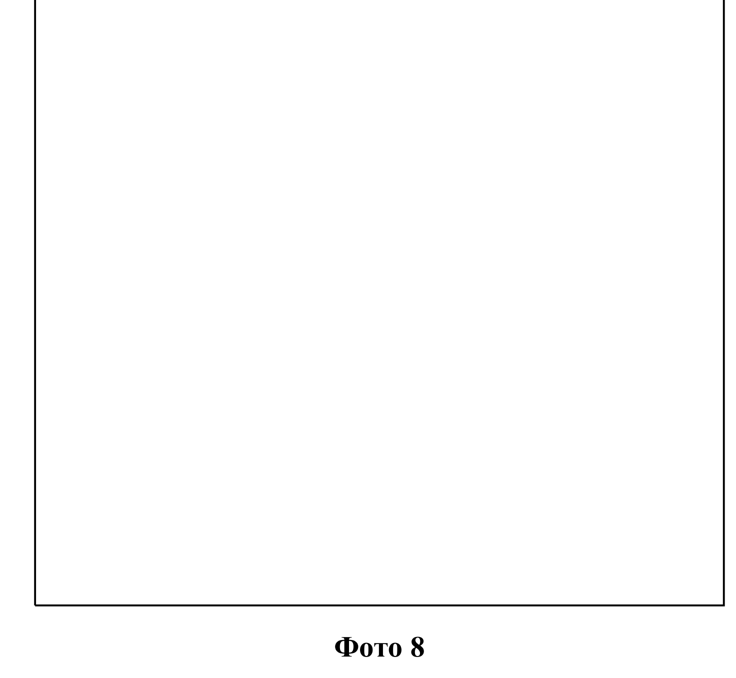


Фото 8

Хотя резкость и разрешение (различимость мелких деталей) на фото 8 оставляют желать лучшего, тем не менее, при его рассмотрении можно увидеть, что уцелевший фрагмент полотнища переборки между ЦГБ, отмеченный нами по вертикали обоюдосторонне направленной стрелкой (←→), вышел из плоскости шпангоута (поперечной вертикальной плоскости) и отогнут по направлению в корму. При этом имеет место отрыв фрагмента полотнища переборки в верхней его части от шпангоута прочного корпуса.

Такой характер деформаций переборки и факт отрыва её полотнища от шпангоута тоже соответствует внешнему взрыву, эпицентр которого расположен по правому борту по направлению в нос от рассматриваемого разорванного шпангоута (объект 2 на фото 1). Отгиб уцелевшего фрагмента полотнища переборки в верхней его части по направлению в корму и отрыв полотнища переборки от шпангоута также видны на фото 5 и 6, но в другом ракурсе — менее показательном для анализа.

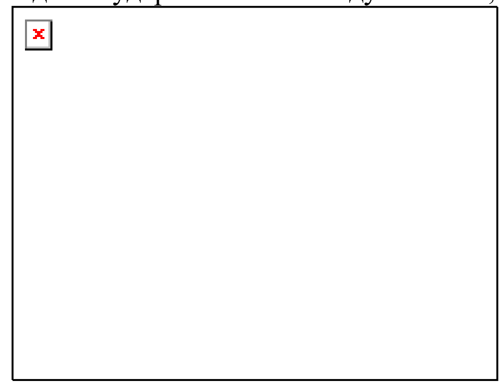
Таким образом и фотографии, опубликованные Н.Г.Мормулем в книге “Запас плавучести”, свидетельствуют о состоятельности именно версии о наружном взрыве по правому борту в районе размещения носовых горизонтальных рулей, т.е. о потоплении “Курска” торпедным залпом иностранной подводной лодки.

Но вопреки публикуемым им же фотографиям сам Н.Г.Мормуль в своей книге поддерживает на словах официальную версию, согласно которой первопричиной гибели “Курска” послужила неисправность одной из его торпед, в результате чего произошёл взрыв внутри прочного корпуса.

Далее продолжение текста 2002 года.

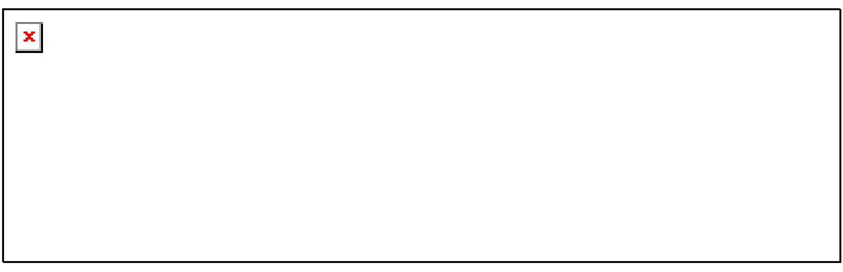
*   *
*

Это же предположение о поражении лодки торпедой объясняет и происхождение вмятины в правом борту лёгкого корпуса. Она представляет собой *периферию (окраинную область)* зоны разрушений, нанесённых внешним взрывом торпеды, поразившей “Курск”, и возникла в результате прохождения вдоль корпуса ударной волны этого взрыва. Её образованию могло способствовать и то обстоятельство, что в цистернах главного балласта (ЦГБ) могли быть остаточные пузыри воздуха, не стравившегося при заполнении цистерн водой в ходе погружения лодки. Тем более в ЦГБ просто не могло не быть «воздушных подушек», если балластные цистерны были уже продуты или продувались при всплытии лодки в перископное положение в момент её поражения торпедой. При наличии в ЦГБ воздуха, во время прохождения ударной волны воздух сжался, а оболочка ЦГБ продавилась вовнутрь.



В этой связи мы рассмотрим фрагмент приводившейся ранее фотографии “Курска” в доке, на которой корабль снят с правого борта в такое время, что все мелкие неровности поверхности корпуса при освещении солнцем отбрасывают резкие тени. Как видно на этой фотографии, в области вмятины на правом борту (её область мы обвели контуром) обшивка лёгкого корпуса продавлена в пространство между элементами поперечного набора, которые тоже продавлены по направлению вовнутрь относительно линий теоретического чертежа, задающего идеальную форму поверхности корпуса.

Такие локализация и внешний вид повреждений корпуса корабля соответствуют именно деформациям набора (более прочного) и обшивки (менее прочной) под воздействием сформировавшегося фронта ударной волны внешнего взрыва. Ниже для сопоставления приведена сделанная в сухом доке фотография германской подводной лодки времён второй мировой войны, повреждённой взрывом глубинной бомбы.



Видимый на ней характер повреждений конструкций лёгкого корпуса (обшивки и набора), сохранившихся вокруг пробоины, аналогичен запечатлённому на рассматриваемом фрагменте фотографии правого борта “Курска”.

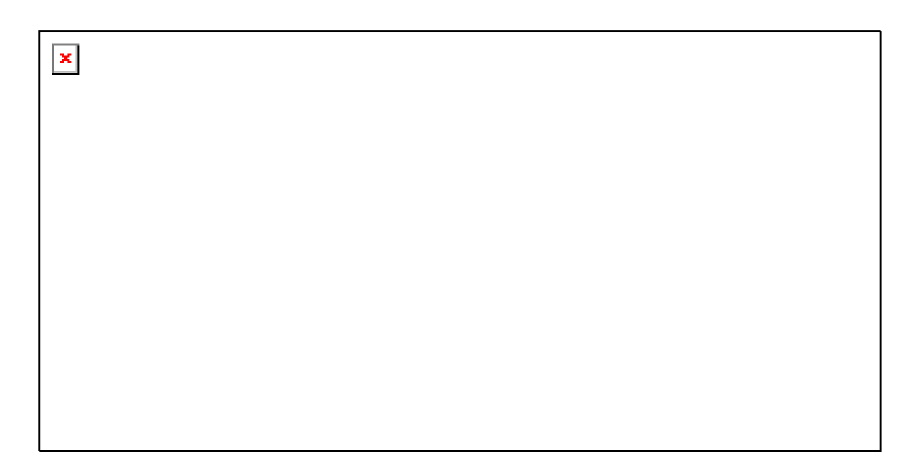
Однако при этом необходимо иметь в виду, что длина германской лодки приблизительно вдвое меньше длины “Курска”, а полное подводное водоизмещение меньше его водоизмещения более чем в 25 раз. Вследствие такой разницы размеров на поверхности борта германской лодки область вмятины просто не смогла разместиться целиком (особенно по высоте). Размеры же “Курска” позволили аналогичной вмятине разместиться полностью на поверхности его борта на фоне не повреждённых районов; кроме того, на фотографии германской лодки запечатлена вся зона повреждения, а не один из её периферийных фрагментов как на фотографии правого борта “Курска”.

У правого края фотографии вмятины в правом борту “Курска” как чёрное пятно видна дырка, вырезанная водолазами в её области. Изъятие образца наружной поверхности корпуса именно из этого места, до начала судоподъёмной операции, возможно, обусловлено тем, что именно здесь были обнаружены застрявшие в «резине» осколки взорвавшейся чужой торпеды.

Но и это не всё. 15 и 16 ноября 2000 г. средства массовой информации неожиданно сообщили, что норвежские сейсмологи зарегистрировали в районе гибели “Курска” около 40 подводных взрывов. Командование ВМФ России прореагировало на сообщение норвежских сейсмологов заявлением, что в этом районе было произведено контрольное профилактическое бомбометание. При этом норвежские сейсмологи утверждали, что по их оценкам мощность каждого взрыва составила приблизительно 200 кг в тротиловом эквиваленте, а ВМФ России, опровергая эту оценку, утверждал, что при контрольном «профилактическом бомбометании» были применены гранаты РГ-60, предназначенные для противодиверсионной обороны кораблей, стоящих на рейде. Вне зависимости от того, кто прав в своих заявлениях о мощности взрывов, такие действия ВМФ России вполне соответствуют пресечению несанкционированных подводных работ на месте гибели корабля, осуществляемых нелегально кем-то из иностранцев.

Похоже, что интерес к *"Курску", лежащему на дне,* проявляли и иностранцы, которые предприняли попытку изъять доказательства своей причастности к его гибели.

И в полном соответствии с предположением о внешнем взрыве торпеды по правому борту "Курска" вмятин на лёгком корпусе по левому борту нет[1].



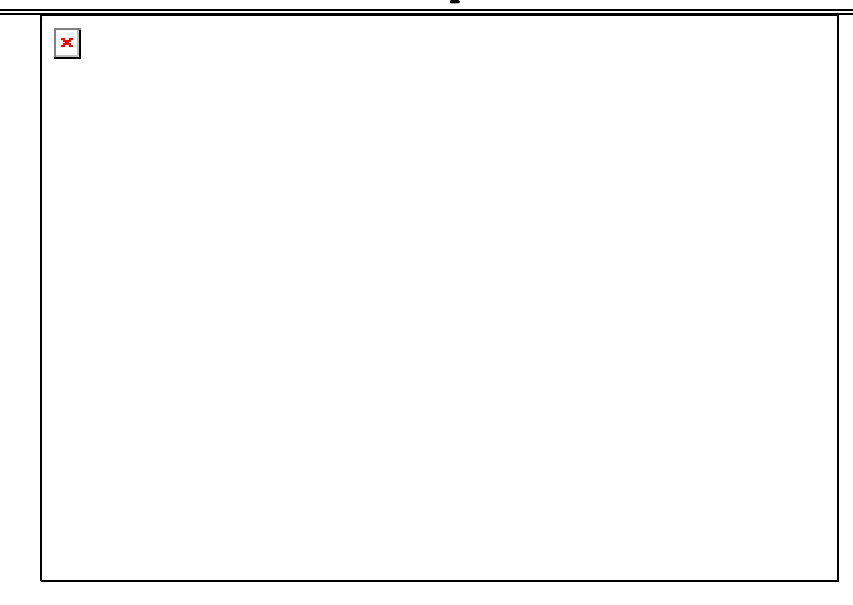
Их на левом борту нет потому, что прочный корпус при прохождении ударной волны взрыва, происшедшего по правому борту, сыграл роль защитного экрана, отразившего ударную волну в других направлениях. Такой эффект экранирования прочным корпусом *только одного* из бортов при прохождении вдоль корпуса **по обоим** бортам ударной волны внутреннего взрыва в первом отсеке — исключён.

Это ещё один довод в пользу того, что нежелание показывать "Курск" в доке кому бы то ни было, кроме членов Госкомиссии и привлекаемых ею экспертов и персонала дока, тоже проистекает из потребности неких политических сил скрыть от общества следы, оставленные на поднятой части корпуса истинной военно-технической первопричиной гибели лодки — наружным взрывом торпеды, который повлёк детонацию и взрыв собственного торпедного боезапаса корабля.

Что касается высказанного в главе 6 предположения, что наружных взрывов торпед было больше, чем один, то есть ещё одна фотография АПЛ "Курск", на которой запечатлены не вполне понятные особенности внешнего вида корабля после его постановки в док.

Приводимый снимок сделан в плавдоке в посёлке Росляково в последних числах октября 2001 г. Судоподъёмно-транспортная баржа "Giant-4", принадлежащая голландской фирме "Мамут", уже выведена из дока, "Курск" уже лежит на его стапель-палубе на кильблоках, но док ещё не всплыл полностью, и поэтому корпус лодки окружён водой.

[1] Чтобы читателю было легче соотнести границы кадра с внешним видом корабля, представленным на рис. 4, на этой фотографии обведён контуром первый (при отсчёте с носа) водозаборник левого борта.



На борт лодки поднялись высокие должностные чины. Позади них в палубе виден большой вырез неправильной формы: это одно из технологических отверстий, прорезанных водолазами либо в 2000 г. для осуществления проникновения в прочный корпус, либо в ходе судоподъёмной операции 2001 г. (если не ещё одно место изъятия повреждённых фрагментов корпуса).

У левого края кадра на палубе виден перехваченный лентами аварийный буй. Попадание его в кадр соответственно внешнему виду (рис. 4) и продольному разрезу (рис. 5), означает, что на фотографии показан район верхней палубы над носовым турбинным отсеком. Аварийный буй во время катастрофы не удалось отдать для того, чтобы он всплыл и обозначил место затопления лодки. Экипаж не смог им воспользоваться для обозначения места лодки и передачи сообщений так, как того требуют руководства по борьбе за живучесть ПЛ, то ли вследствие конструктивных недостатков и дефектов при изготовлении аварийного буя, то ли вследствие того, что буй и механизмы его отдачи были заклинены в результате деформаций этого района корпуса, полученных при прохождении ударной волны торпедного взрыва, происшедшего вблизи кормовой оконечности лодки.

В связи с предположением о взрыве ещё одной торпеды в районе кормовой оконечности на этой фотографии интересно не только то, о чём было сказано в предыдущем абзаце. На ней ниже нанесённого нами контура, вблизи нижней границы кадра видна странная полоса белого цвета: то ли это снежок и наледь на палубе, то ли это блик на мокром корпусе. Если это блик, то он показывает, что лёгкий корпус в кормовой оконечности деформирован. Об этом же говорят и контуры поперечных стыков резиновой облицовки на поверхности лёгкого корпуса в районе этого объекта — предположительно блика; их направленность не зависит от того, что это: белый снег либо блик на мокром корпусе, а их контуры не совпадают с лекальными поперечными сечениями не повреждённой наружной поверхности обшивки корабля.

Не соответствует характер этих деформаций и тем, которые могли быть получены при неумелой швартовке корабля или в ходе судоподъёма (в частности не сорвано резиновое покрытие корпуса). Кроме того, их не должно быть в случае, если имел место только взрыв торпедного боезапаса в носовой оконечности корабля — очень далеко от эпицентра.

Но они вполне уместны, если вблизи кормовой оконечности произошёл неконтактный взрыв ещё одной торпеды, ударная волна которого деформировала лёгкий корпус, повредила комингс-площадку люка 9-го отсека[1], заклинила аварийный буй, нарушила герметичность вводов в прочный корпус каких-то трубопроводов и кабельных трасс, что и привело к затоплению 9-го и других кормовых отсеков.

---

[1] Как сообщали средства массовой информации, её тоже вырезали и подняли, не дожидаясь подъёма лодки. Если предполагали поднимать лодку, то вырезать под водой комингс-площадку — излишняя работа для водолазов: всё можно сделать после постановки корабля в док, хотя и несколько позднее. Но если есть желание, чтобы странным образом повреждённую комингс-площадку видело, как можно меньше людей и чтобы у них не возникали вопросы о характере её повреждений, — то действительно её следовало вырезать и поднять, не дожидаясь подъёма лодки.

Кадры, на которых запечатлены повреждения комингс-площадки, нам найти не удалось.

Однако других фотографий этого района у нас нет, и потому возможность того, что на фотографии запечатлён не блик, а снег, — не может быть однозначно исключена. Тем не менее, если "Курск" был спроектирован без серьёзных конструктивных ошибок и построен без дефектов, то при уцелевшей при взрыве носовой переборке реакторного отсека, и соответственно — уцелевшей кормовой его переборке (обе прочные, герметичные), объяснить причины затопления отсеков, расположенных далее в корму, весьма затруднительно. Тем более, что на случай аварий в реакторном отсеке, в которых возможна утечка радиоактивных жидкостей и газов, должны быть предусмотрены конструктивные меры изоляции от реакторного отсека носовых и кормовых. По этой причине реакторный отсек, если устояла хотя бы одна из ограничивающих его переборок, — конструктивная перемычка, через которую — *по «путям обмена веществ» внутри лодки* — не должна распространяться никакая авария. Но если внешний взрыв в районе кормовой оконечности повреждает прочный корпус, нарушает герметичность вводов в него трубопроводов и кабельных трасс, сальников механизмов и т.п., то кормовые отсеки могут быть затоплены вне зависимости от состояния переборок внутри прочного корпуса. К тому же на больших современных лодках такого рода конструктивных отверстий в прочном корпусе очень много[1] и далеко не ко всем из них есть доступ изнутри, вследствие чего их практически невозможно загерметизировать в случае аварии.

Теперь перейдём к ответу на вопрос о том, как могло произойти применение боевого оружия против АПЛ "Курск", не санкционированное кем-либо. Вот что сообщило 21.01.2000 г. "Независимое военное обозрение" "Независимой газеты" в статье Александра Мозгового "«МОРСКИЕ ВОЛКИ» И НАДВОДНЫЕ «ХОРЬКИ»"[2], опубликованной с подзаголовком: «Пентагон лидирует в создании стратегических подводных ракетоносцев»:

«ПО СУММЕ характеристик лучшей субмариной уходящего века следует признать американскую атомную подводную лодку четвертого поколения "Сивулф" ("Морской волк"), которая вступила в строй в 1998 г. Хотя, если исходить из чисто формального "рекордного" признака, она лишь самая дорогая в мире, поскольку обошлась налогоплательщикам почти в 3 млрд. долл. "Сивулф" присвоили тактический номер SSN-21, что призвано означать, что это лодка XXI в. Не только фактически, но и хронологически это соответствует действительности. Вторая в серии субмарина данного типа — "Коннектикут" — вошла в состав ВМС США в 1999 г., став последней атомной подводной лодкой уходящего века, а третья, получившая название "Джимми Картер", явится первым кораблём атомного подводного флота XXI столетия после передачи ее американским военно-морским силам в 2001 г.

ЛУЧШАЯ, НО НЕ НУЖНАЯ

На первых этапах испытаний "Сивулфа" акустическая аппаратура лодки фиксировала какие-то шумы неясного происхождения. Потом специалисты определили их источники. Это были кипящие кофеварки, вода, сливающаяся в гальюнах, хлопающие переборочные двери, падающие гаечные ключи и т.д. Дело в том, что на "Сивулфе" установлено 600 датчиков, определяющих и измеряющих уровни собственных шумов (для сравнения — на лодках предыдущего поколения типа "Лос-Анджелес" таких приборов имеется семь). Качественное повышение скрытности, а это прежде всего резкое уменьшение уровня шумности лодки, — такая задача ставилась перед конструкторами и строителями "Сивулфа". И, похоже, они этой цели добились.

---

[1] Далее будет приведён кадр из фильма Генпрокуратуры, снятый внутри прочного корпуса "Курска" в одном из разрушенных взрывом отсеков, где сметено всё его внутренне обустройство. На ней хорошо видны во множестве вводы в прочный корпус разнородных кабелей и т.п., каждому из которых соответствует своё конструктивное отверстие. В исправной лодке всё это закрыто зашивкой и "мебелью", большей частью встроенной. Поэтому, если что-то потекло, то сразу и не понять, что именно потекло. Но если и удалось понять, что именно потекло — то всё равно может оказаться, что не добраться до этого места.

[2] Более актуальным было бы название статьи: "«Морские волки» и подводные «бараны»".



Модель АПЛ ВМС США проекта SSN-XXI “Sea Woolf” (“Морской волк”)

Корпус субмарины почти идеальной гидродинамической формы (соотношение длины к ширине — 8,8) имеет внутренние и наружные акустические покрытия, “не выпускающие” собственные шумы и “поглощающие” импульсы поисковых сонаров противника. По сообщениям некоторых зарубежных источников, на лодках типа “Сивулф” установлены активные средства гашения акустической энергии. Эти хитроумные приборы преобразуют акустическое поле корабля таким образом, что оно сливается с фоновым. Другими словами, лодка словно “растворяется” в какофонии случайных звуков, которыми пронизаны толщи океанских глубин. Малошумность, конечно же, не может быть самоцелью. Она лишь один из элементов, способствующих успешному решению задач. У “Сивулфа” — значительная глубина погружения, составляющая около 600 м, и высокая 20-узловая тактическая скорость, при которой акустический комплекс лодки способен обнаруживать субмарины противника. А полная подводная скорость корабля превышает 33 узла. Её обеспечивают водо-водяной ядерный реактор S6W и оригинальный движитель «памп-джет» водомётного типа[1].

[1] Вряд ли: для подводной лодки в качестве основного *многорежимного* движителя наиболее *акустически целесообразен* низкооборотный гребной винт большого диаметра с нечётным числом (5 и более) саблевидных в плане лопастей — у него выше механический КПД, вследствие чего меньше и потери энергии на шумоизлучение, чем у водомёта, хотя в каком-то *одном режиме специально спроектированный именно под него* водомёт может быть и менее шумным (но в этом случае в других режимах движения преимущество останется за винтом). Желательно и устройство компенсации дипольного излучения.

А за «вражеский» «памп-джет» (водомёт по-русски) “эксперты”, которым необходимо показать научно-технический прогресс в стане “вероятного противника”, чтобы пробить финансирование работ для себя, запросто могли по *невежеству принять* или по *своекорыстию выдать* более высокому начальству *насадку-компенсатор упора гребного винта.*

Такие насадки-компенсаторы устанавливаются на винты перед спуском кораблей и судов на воду. Они служат для того, чтобы можно было опробовать и отрегулировать главную энергетическую установку на всех режимах работы вплоть до полного хода, стоя у причала и не выводя корабль из гавани на полигоны, где он станет предметом интереса разведывательных сил флотов других государств. После проведения регулировки главной энергетической установки перед началом испытаний корабля на ходу в море, корабль вводится в док, где насадка-компенсатор демонтируется.

Насадка-компенсатор, смонтированная на подводной лодке, корма которой имеет веретенообразную форму, а диаметр гребного винта более половины диаметра её корпуса, действительно может произвести на невежественного человека впечатление своим видом, которое он осмыслит как очевидный факт установки на лодки неведомого совсекретного движителя, тем более, что входное и выходное отверстия насадки-компенсатора упора малы по отношению к диаметру гребного винта, и потому носовые и кормовые поверхности насадок могут производить впечатление технологических ширм, с помощью которых скрывается от постороннего глаза геометрия особо секретных рабочих колес и спрямляющего аппарата водомёта. Понятно, что разведки и контрразведки страны, где в технологии судостроения практикуется применение насадок-компенсаторов с целью экономии ресурса, повышения удобства и качества регулирования главной энергетической установки, будут культивировать такого рода домыслы и невежество в стане “вероятного противника”, чтобы заставить его потратиться на тупиковых направлениях развития техники. Из этой активности спецслужб и проистекают мифы и легенды о «памп-джете», на которых в СССР и России с конца 1950-х гг. паразитирует целое научно-техническое направление.

В связи с этим мы и привели фотографию модели АПЛ ВМС США SSN-XXI “Морской волк”, найденную в интернете. Соотношение диаметра корпуса и пресловутого «памп-джет» на ней вполне соответствует либо насадке-компенсатору упора гребного винта, устанавливаемой для проведения наладки и испытаний главной энергетической установки на всех режимах без выхода в море, либо гребному винту в кольцевой насадке по типу того конструктивного решения, что применяется на многих буксирах и было применено на советских АПЛ Пр. 675 («Раскладушка») и Пр. 941 («Тайфун»). Винты в насадках на последней многие видели по телевидению в репортаже с завода Севмаш в Северодвинске о спуске на воду после завершения модернизации лодки этого проекта “Дмитрий Донской” в июле 2002 г.

Кроме того, ещё в конце 1950-х гг. США опробовали водомёты в качестве главных движителей на одном из эсминцев, получили неудовлетворительные (в том числе и по акустике) результаты, после чего к этой теме более не

➔➔➔

Если засечь шумы "Морского волка", как уже отмечалось, чрезвычайно сложно, то сам он "слышит" очень хорошо благодаря семи акустическим антеннам. Этот комплекс способен обнаруживать, классифицировать и отслеживать до 1800 акустических контактов. Эти сведения обрабатываются автоматической системой боевого управления (АСБУ) AN/BSY-2, в которую интегрированы все электронные системы корабля. **АСБУ определяет координаты цели и дает сигнал на применение оружия. AN/BSY-2 — один из самых дорогостоящих элементов "Сивулфа". Общая стоимость её разработки составила без малого 3 млрд. долл. Первый серийный образец, установленный на "Морском волке", обошёлся в 280 млн. долл. По признанию офицеров лодки, АСБУ порой выдает такой объём информации, которым они «ещё только учатся управлять». Это заявление звучит зловеще, поскольку на борту "Сивулфа" размещаются 52 единицы оружия (торпеды разных типов и крылатые ракеты "Томагавк"), и в случае ошибок в управлении весьма вероятно его случайное применение** (выделено нами жирным при цитировании: это ответ на вопрос, как могло произойти применение боевого оружия против АПЛ "Курск"). На "Морском волке" впервые в ВМС США установлены не стандартные 533-мм торпедные аппараты, а восемь 660-миллиметровых. Впрочем, специальное оружие для них так и не было создано, и стрельба ведется 533-мм торпедами и ракетами. Причём пуск их для снижения шумности осуществляется самовыходом (двигатель торпеды запускается в торпедном аппарате).

В результате внедрения многочисленных новшеств боевая эффективность подводных лодок типа "Сивулф" увеличилась по сравнению с субмаринами типа «Улучшенный "Лос-Анджелес"» в 2,75 раза. Но самая лучшая подлодка оказалась не очень-то нужной американским военно-морским силам.

Дело в том, что способный действовать и под арктическими льдами, и в прибрежной зоне "Морской волк" специально создавался для борьбы с перспективными советскими подводными атомоходами четвертого поколения. В начале 80-х командование ВМС США забило тревогу: «Русские лодки стали такими же малошумными, как и американские!» Действительно, отечественные стратегические ракетоносцы и многоцелевые подлодки проектов 971 и 945 сравнялись в малозаметности с «улучшенными "Лос-Анджелесами"»[1]. Учитывая огромный потенциал советского подводного кораблестроения, возникла угроза утраты американского превосходства в морях и океанах. Это обстоятельство и дало импульс созданию супер-субмарины "Сивулф". Однако в 1995 г., когда "Морской волк" был спущен на воду, Советского Союза уже не существовало, численность российского подводного флота стремительно сокращалась, а строительство лодок четвертого поколения в Северодвинске затормозилось.

Если первоначально планировалось построить 29 лодок типа "Сивулф", то уже в январе 1992 г. администрация Джорджа Буша объявила, что ВМС США обойдутся одной. Вместо "Морских волков" было предложено разработать проект дешевой субмарины. Но тут возникла проблема разрушения потенциала американского атомного подводного судостроения. Несколько лет, которые бы неизбежно ушли на проектирование новой подлодки, практически разорили бы верфи, занимающиеся их строительством. Для восстановления этой подотрасли потребовалось бы более 5 млрд. долл. Вот почему конгресс счел возможным выделить 4,6 млрд. на строительство второй и третьей лодок серии».

По существу это статья содержит признание самих американцев о том, что они передоверили всё управление боем автоматике, вследствие чего применение оружия "Сивулф" в каких-то обстоятельствах может быть несанкционированным.

Спрашивается:

- Где были лодки этого (а также и типа "Лос-Анжделес") типа 12.08.2000 г.?
- Как они отчитались о расходе боезапаса по возвращении?

возвращались, иначе как в целях дезинформации "вероятного противника". О результатах этого эксперимента специальная литература сообщает следующее, по существу предлагая принять их на веру: *«Для уменьшения шумности гребные винты одного из американских эскадренных миноносцев были заменены насосами, установленными в водомётных трубах (рис. 13). Коэффициент полезного действия установки снизился по сравнению с коэффициентом полезного действия гребных винтов, однако, как отмечается [48], шумность движителей заметно уменьшилась»* (С.В.Куликов, М.Ф.Храмкин. "Водомётные движители (теория и расчёт)". «Судостроение», 1965 г., стр. 26. Упомянутый в тексте рис. 13 мы не воспроизводим. Ссылка на источник [48] — "Our Navy", vol. 54, 1959).

[1] Это — миф. Просто американским адмиралам на фоне общего роста цен, вызванного господством ростовщичества в кредитно-финансовой системе США, надо было выбивать из Конгресса «приличное» финансирование, а отечественной военно-морской и кораблестроительной бюрократической мафии надо было (и надо сейчас) убеждать высшее руководство страны в том, что это действительно так для того, чтобы у КГБ и Прокуратуры не возникало мыслей о вредительстве в аппарате ГК ВМФ, академии наук и т.п. синекурах, а также и в научно-исследовательских институтах, проектно-конструкторских бюро промышленности.

Кроме того, прошедшие два года показали, что деятельность Госкомиссии, расследующей катастрофу (или делающей вид, что она занята именно этим), и *особенно предоставление ею информации обществу* носит, казалось бы, бессистемный, непоследовательный и противоречащий самому себе характер. Но ощущение этой бессистемности пропадает, если соотноситься с общим течением политических событий в мире.

В конце октября 2000 г. промелькнуло сообщение, что следующее заседание Госкомиссии состоится 9 ноября в ЦКБ морской техники "Рубин", на котором предполагается огласить причины гибели "Курска". 8 ноября 2000 г. в США должны были быть оглашены результаты выборов президента, и как ожидалось именно 8 ноября станет ясно, кто займёт пост президента страны: А.Гор (демократ) либо Дж.Буш младший (республиканец). Но 8 ноября эта неопределённость не разрешилась, а начались ручной пересчёт голосов и судебные разбирательства на тему, кто победил на выборах. Соответственно 9 ноября никаких сообщений о том, что Госкомиссия собиралась и пришла к каким-то выводам о причинах гибели "Курска" не было.

Спрашивается: зачем надо было уведомлять заранее, что что-то будет оглашено 9 ноября 2000 г.?

* * *

В этой же связи напомним, что "Курск" погиб при власти в США президента Б.Клинтона (демократа), а подъём "Курска" и отчёт Госкомиссии и Генпрокуратуры о причинах его гибели пришлись на правление в США президента Дж.Буша младшего (республиканца). Т.е. если у власти в США президент-демократ, то в России могут быть названы одни причины гибели корабля, а если у власти президент-республиканец, то в России могут быть названы другие причины? И соответственно может проводиться разная глобальная политика? (Абзац включён в текст в 2004 г.).

* * *

Настал 2001 г., и летом началась судоподъёмная операция. Для её освещения в Мурманске был создан специальный пресс-центр. Но во время завершения инженерно-технической подготовки собственно к подъёму "Курска" — 11 сентября 2001 г. произошёл теракт в Нью-Йорке, который привлёк к себе внимание людей всего мира, а подъём "Курска" и расследование причин его гибели ушли из сознания большинства куда-то на задний план.

Складывается впечатление, что «мировая закулиса», синхронизировала эти события так, чтобы гибель "Курска" и расследование её причин, на протяжении всего предшествующего года бывшие объектом неизменного внимания № 1 в мире новостей, были забыты под воздействием зрелища трагедии в Нью-Йорке. И действительно: пресс-центр в Мурманске во время подъёма и транспортировки лодки в Росляково пустовал.

На этом фоне событий в мире в ходе судоподъёмной операции последовало неизвестно кому персонально адресованное заявление тогдашнего командующего Северным флотом В.А.Попова о том, что после того, как "Курск" будет поднят и поставлен в док для осмотра, то разрушения на нём увидят только персонал дока, эксперты, следователи Прокуратуры и члены Госкомиссии, а общественности эта информация будет недоступной под предлогом неэтичности по отношению к погибшим морякам и их памяти[1].

Но, похоже, что в тот период течения глобальной политики какие-то договорённости в отношении России не соблюдались, и 17 октября 2001 г. через телевидение делается намёк кому-то: проходит сообщение, что научно-исследовательское судно "Академик Мстислав Келдыш" вернулось в Калининград из очередной экспедиции, объектом интереса которой стал потопленный в ходе второй мировой войны германский линкор "Бисмарк". Это сообщение сопровождается показом фрагментов технически совершенных видеосъёмок затонувшего линкора. А чтобы понять намёк, те, кому он адресован, должны были вспомнить, что годом ранее "Келдыш" обеспечивал осмотр и видеосъёмки затонувшего "Курска" с борта подводных аппаратов "Мир".

Даже со ссылкой на то обстоятельство, что в месте залегания "Курска" придонная илистая муть может ухудшить качество изображения по отношению к качеству, достигнутому при съёмках "Бисмарка"

[1] «По мнению командующего Северным флотом адмирала Вячеслава Попова, показывать журналистам (а значит и телезрителям) "корпус израненной субмарины, когда её поставят в док, неэтично"» ("Независимая газета", 11.10.2001, "Поднятый «Курск» покажут только экспертам").

в прозрачных океанских глубинах, всё же следует понимать, что и в условиях Баренцева моря видеосъёмка позволит соотнести конфигурацию области разрушений с чертежами корабля (аналогично тому, как мы проделали это на основе фотографий, сделанных в доке) и на снимках будет ясно видно, в каком направлении загнуты края пробоин:

- вовнутрь — что соответствует следам внешних взрывов, либо
- наружу — что соответствует следам внутренних взрывов.

Тем не менее, этот намёк воспринят не был.

Прошло некоторое время, и в телеэфир выходят кадры, на которых В.А.Попов и В.Устинов, стоя на стапель-палубе дока в Росляково, гадают на тему о происхождении дырки в области вмятины на правом борту “Курска”. При этом они, в отличие от большинства телезрителей, *прекрасно знают, что эта вмятина граничит с районом, в котором разрушения очень похожи на последствия взрыва торпеды*[1]. Но вид этого района не попадает в демонстрируемые в тот день в телеэфире кадры. Однако те, кому адресован этот намёк, в отличие от телезрителей, сами должны знать, почему погиб “Курск” и вследствие чего возникла эта вмятина.

Кроме того, что за рубежом кто-то должен и сам всё знать о причине возникновения вмятины, подводникам всего мира известно, что лодка покрыта «резиной» и что металл в области вмятины в общем-то такой же, как и на складе завода в Северодвинске. И соответственно остаётся сделать вывод о том, что дырка вырезана не ради извлечения образца металла, а ради извлечения фрагмента «резины». Но и «резина» — такая же, как и на складе завода в Северодвинске. То есть интерес для Госкомиссии она может представлять не сама по себе, а только в совокупности с тем, что в ней предположительно застряло.

Тем не менее, некие политические партнёры заказчиков этого показа по-прежнему не воспринимают намёков, идущих из России.

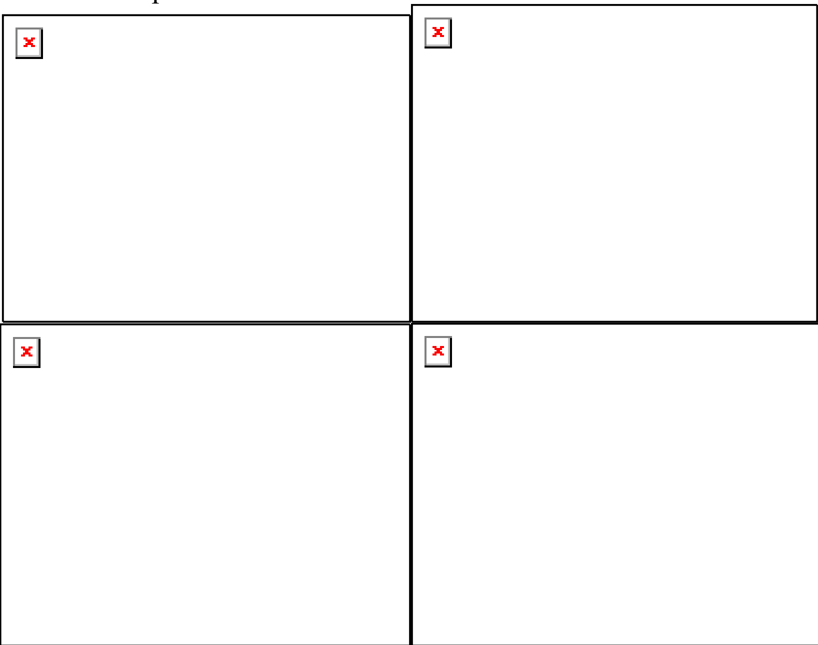
Наступает воскресенье 27 ноября 2001 г. Внезапно — без каких-либо объявлений заранее — телевидение ломает свою дневную программу и выпускает в эфир 7-минутный фильм, в котором Генеральный прокурор РФ В.Устинов проводит обзорную экскурсию, показывая некоторые из множества разрушений на “Курске”.

На приводимой нами фотографии В.Устинов (в капюшоне) стоит спиной к зрителю. Объектив камеры направлен в корму внутрь прочного корпуса. В других кадрах фильма В.Устинов занимает эту позицию на лесах, но оператор стоит уже на месте адмирала и снимает В.Устинова. Съёмка так срежиссирована, что за спиной дающего пояснения В.Устинова оказывается район правого борта, который мы выявили и определили *предположительно* как район локализации разрушений, вызванных внешним взрывом торпеды.



[1] Если не юрист В.Устинов, то адмирал В.Попов обязан это понимать в силу своей профессиональной принадлежности и должностного положения.

Но в этом 7-минутном ролике этот район показан не был: зрителям были показаны другие повреждения, о которых В.Устинов и рассказывал.

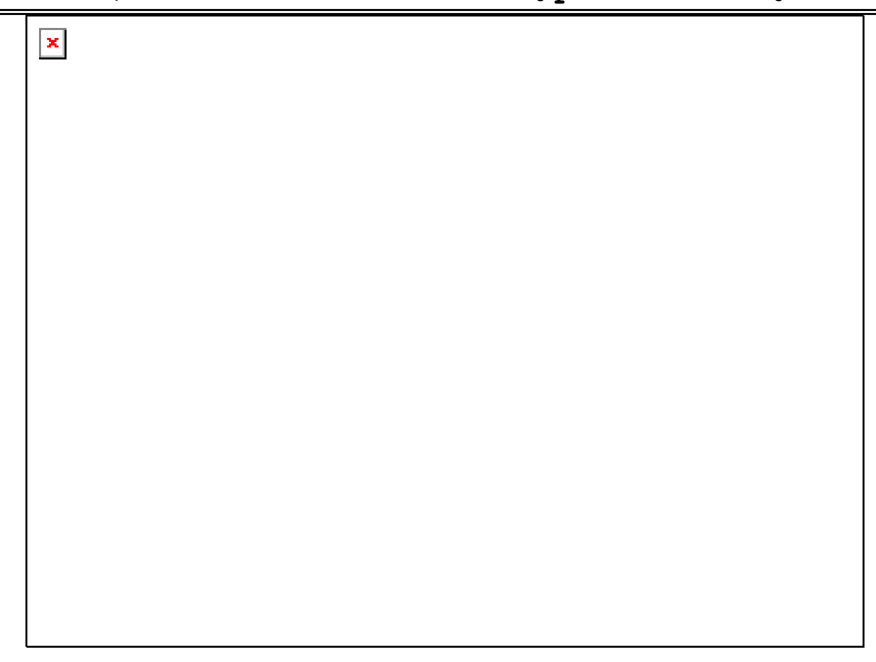


Выше на фотографиях приведены кадры из этого фильма, осевшие в интернете: вид на подволок (потолок) внутри прочного корпуса, искорёженный взрывом командирский перископ, завалы из обломков и переплетений трубопроводов судовых систем, фрагмент конструкции соединения с прочным корпусом одной из внутренних переборок (предположительно между первым и вторым отсеками: на первом корабле серии эта переборка, равнопрочная прочному корпусу, но в прессе были сообщения, что на втором и последующих, включая "Курск", эта переборка лёгкая), снесённой взрывом[1].

Показывая всё это, В.Устинов стоял *на лесах на том самом месте*, где на предшествующей фотографии мы видим его вместе с адмиралом. И хотя он закрывал своей фигурой при съёмках вид изнутри на тот район правого борта, однако в кадрах, снятых снаружи, этот район был виден.

[1] На первой и четвёртой фотографиях на внутренней поверхности прочного корпуса во множестве видны некие наделки. Большей частью каждой из них соответствуют конструктивные отверстия в прочном корпусе, через которые осуществляется ввод в него разного рода кабельных трасс. О возможности разгерметизации таких конструктивных отверстий под воздействием ударной волны говорилось ранее.

Кроме того, при пожарах в отсеках, которые не удаётся быстро потушить, гидроизоляция конструктивных отверстий прочного корпуса плавится или выгорает, в результате чего в отсеки начинает поступать вода при невозможности её откачки из выгоревшего отсека, где неработоспособно всё оборудование. Затопление выгоревших отсеков через конструктивные отверстия в прочном корпусе стало конечной причиной гибели в результате пожаров подводных лодок К-8 (в 1970 г.), и "Комсомолец" (в 1989 г.).



В этих кадрах В.Устинов закрывал своей фигурой от взоров телезрителей вмятину и дырку на правом борту, а всё видимое в районе локализации предполагаемой торпедной пробоины было оставлено без каких-либо детальных комментариев. На приводимом нами экземпляре соответствующего кадра из этого фильма, тот, кто его поместил в интернет, заботливо исправил этот недостаток неполноты картины повреждений в носовой оконечности и сам, *насколько смог точно,* прорисовал на фоне В.Устинова контуры вмятины в правом борту и в её области — контуры дырки.[1]

Этот ролик был показан в России по всем каналам в выпусках новостей, и его ретранслировали многие зарубежные телеканалы. Фрагменты из него в обилии осели в интернете.

После этого показа, похоже, до анонимных политических партнёров дошло, что в Росляково может быть отснят ещё один фильм, в котором направлять камеру и комментировать то, что окажется в её поле зрения, будет уже не юрист, а кораблестроители, специалисты по взрывчатке и взрывам, по минно-торпедному делу, металловеды и т.п. (причём для этой цели могут пригласить и специалистов, не подвластных диктату правящих в ВМФ и кораблестроении мафий). А, кроме того, в телевизионном эфире могут «всплыть» и материалы подводных съёмок "Курска", лежащего на грунте, проводившихся с борта подводных аппаратов и водолазами в разное время.

На фильм, в котором Генеральный прокурор РФ комментировал видеоряд, судя по всему дальнейшему, последовала реакция анонимных политических партнёров, в результате чего СМИ России стали редко вспоминать "Курск" и Госкомиссию, расследующую катастрофу; а сама Госкомиссия снова начала обещать, что когда-нибудь она соберётся и огласит свои «научно-технически обоснованные» выводы о том, как в одном из торпедных аппаратов "Курска" взорвалась неисправная торпеда.

> Если это не так, то зачем надо было заранее объявлять, что "Курск" в доке будет показан только экспертам, а затем вопреки данному обещанию (к тому же вовсе не обязательному в жизни), нарушить его и показать всему миру *кадры, изображение на которых не укладывается в подсказанную в первый же день из США версию* о гибели лодки в результате внутреннего взрыва?

Вот, в общем-то, и всё на сегодня, 23 июля 2002 года.

*   *   *

Кому-то может показаться, что всё, изложенное в главах 6 и 8 — манипулирование не только словами, но и видеорядом с целью обоснования наперёд заказанных выводов. Так думать — его право, но для того, чтобы доказать, что всё изложенное нами — мистификация и "мультфильм" на заданную тему, **необходимо рассекретить и показать материалы подводных видеосъёмок затонувшего "Курска" в том виде, как он выглядел на дне Баренцева моря на месте своей гибели до начала прорезания в его корпусе разного рода технологических отверстий (для извлечения тел погибших, секрет-**

[1] Единственное, что мы изменили, — красный цвет нарисованного контура в оригинальном файле поменяли на жёлтый, чтобы он был виден и при распечатке на чёрно-белом принтере.

ной документации и аппаратуры) и снятия фрагментов корабельных конструкций, затребованных экспертами Госкомиссии и Генпрокуратуры.

Если этого не сделать, то остаётся выдвинуть ещё одно предположение.

Госкомиссии, Генпрокуратуре и нам всем просто не повезло. **Во-первых**, качество видеосъёмок в Росляково оказалось таким низким, что их кадры искажают представление о реальном внешнем виде “Курска” (отсутствие стереоскопичности изображения, неточности цветопередачи, низкая разрешающая способность съёмочной аппаратуры и т.п.) и соответственно, — о характере его повреждений[1]. **Во-вторых**, монтаж отснятого материала в фильм тоже оказался неудачным.

Вследствие этого на основе упомянутого фильма, других репортажей из Росляково и множества неуклюжих устных заявлений разных должностных лиц о ходе расследования, имевших место на протяжении последних двух лет, у думающих людей неизбежно складывается мнение:

> Госкомиссия и Генпрокуратура, действуя в русле некоего политического сценария, пропагандируют военно-технически несостоятельную версию гибели корабля, отрицая своими заявлениями версию потопления “Курска” торпедным залпом натовской лодки. И эта версия вопреки официальным словесным заявлениям подтверждается особенностями внешнего вида поставленного в док поднятого со дна моря корабля.

20 — 23 июля 2002 г.
Уточнения и добавления в тексте и в иллюстрациях:
31 июля — 15 августа 2002 г.;
5 — 7 сентября 2003 г.

* * *

Факты таковы: Сокращённая версия главы 6, близкая к тексту публикации в газете “Закон Времени” № 64, 2002 г., была по факсу передана в Генеральную прокуратуру 9 августа 2002 г. 15 августа 2002 г. Генеральный прокурор РФ был снят с поезда с острым гипертоническим кризом и на вертолёте доставлен в Москву в Центральную клиническую больницу, где проходил лечение некоторое время.

[1] В книге иллюстрации чёрно-белые, поэтому далеко не всегда у читателя есть возможность самим судить о том, насколько мы правы в своих оценках того, что запечатлено на фотографиях. Но более качественные цветные фотографии можно взять в интернете на сайтах http://www.dotu.ru, http://www.mera.com.ru либо на компакт-дисках с информационной базой ВП СССР, где настоящая работа представлена в разделе «Книги».

9. Почему мы не верим Генпрокуратуре

Вечером, в пятницу 26 июля 2002 г., *за двое суток до Дня Военно-Морского флота*[1], выпуски телевизионных новостей сообщили о завершении следствия и закрытии уголовного дела о гибели АПЛ “Курск”. Генеральный прокурор Российской Федерации В.Устинов на пресс-конференции показал журналистам схему размещения торпеды в торпедном аппарате и рассказал о том, как именно в торпеде началась и далее распространялась за пределы торпедного аппарата катастрофа, приведшая к гибели корабля со всем экипажем[2]. Сокращённый текст его выступления перед журналистами был опубликован на сайте www.strana.ru (сноски по тексту — наши).

* * *

«Завершено расследование обстоятельств катастрофы атомного подводного ракетного крейсера (АПРК) К-141 “Курск”. Катастрофа произошла в ходе учений 12 августа 2000 г. в водах Баренцева моря и унесла жизни 118 находившихся на его борту членов экипажа.

Это уголовное дело было возбуждено 23 августа 2000 г. Главной военной прокуратурой по признакам преступления, предусмотренного ч. 3 ст. 263 УК РФ (нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта, повлекшее по неосторожности смерть двух и более человек).

На первоначальном этапе следствие располагало крайне ограниченной информацией о катастрофе. В связи с этим о ее причинах было выдвинуто 18 рабочих версий. Основными из них являлись следующие:

- столкновение АПРК “Курск” с российским или иностранным подводным или надводным кораблём;
- поражение АПРК “Курск” торпедой или ракетой российским или иностранным подводным или надводным кораблём;
- диверсия;
- террористический акт;
- подрыв АПРК “Курск” на мине времён Великой Отечественной войны;
- гибель АПРК “Курск” в результате нештатной ситуации с его вооружением.

В ходе следствия все выдвинутые рабочие версии были тщательно проверены. Были собраны исчерпывающие сведения о крейсере и его техническом состоянии, о готовности экипажа и крейсера к выходу в море, о его вооружении, о подготовке и ходе учений, об обстоятельствах катастрофы, ее последствиях и последующей поисково-спасательной операции. Кроме того, при проверке выдвинутых версий

---

[1] Канун дня ВМФ — не самое этически уместное время для оглашения такого рода информации.

[2] А за неделю до этого выступления Генпрокурора “Комсомольская правда” от 20 июля 2002 г. предварительно протестировала реакцию общества на версию, избранную для оглашения в качестве официальной, опубликовав статью “Тайны “Курска” больше нет. Потому что и не было”. Она начинается словами:

«Вчера правительственная комиссия подтвердила выводы расследования «Комсомолки»: подлодка погибла от взрыва «толстой» торпеды на борту.

Несмотря на то, что официальное заключение будет готово лишь к 29 июня, глава правительственной комиссии, министр науки, промышленности и технологий Илья Клебанов сообщил вчера в Санкт-Петербурге: специалисты отмели две из трёх изначальных версий о причинах гибели субмарины — столкновение с миной времён второй мировой войны или с неким современным плавающим объектом.

— Таким образом, — подчеркнул Клебанов, — комиссия остановилась на единственной правомочной в настоящее время версии — взрыв 650-миллиметровой торпеды-«толстушки».

Впервые «Комсомолка» обнародовала эту версию 16 августа 2000 года, через четыре дня после трагедии. Независимое журналистское расследование подтвердило, что мы на правильном пути. 28 ноября 2001 года «КП» опубликовала сенсационное интервью с Дмитрием Власовым, специалистом-оружейником, лауреатом Государственной премии СССР: он аргументированно «обвинил» торпеду-«толстушку». Уже тогда его и наша правота была ясна и командованию ВМФ, и правительственной комиссии, но редакцию продолжали обвинять в поиске «жареных» фактов. В феврале 2002 года «Комсомолка» в пяти номерах опубликовала расследование-реквием «Как умирали моряки «Курска»: мы попытались в деталях воссоздать картину последнего похода «Курска», прокрутили назад трагическую кинопленку — от пирса до взрыва «толстушки», до последнего вздоха последнего из ребят в девятом отсеке...

В феврале мы не услышали в ответ властных окриков. Правда, правительственная комиссия и не подтвердила тогда официально наших выводов. Она это сделала вчера».

была произведена оценка собранных доказательств, включая данные, предоставленные следствию из Великобритании, ЮАР, Норвегии.

В составе следственной группы четко и слаженно работали 46 следователей. Всем им приходилось трудиться в условиях, сопряжённых с риском для жизни, проявляя высокое чувство ответственности, выносливость, профессионализм, а порой мужество и героизм.

Впервые участники следственной группы произвели осмотр затонувшего подводного крейсера непосредственно после того, как он был поднят. Работы проводились в экстремальных условиях. Даже видео- и фототехника при осмотре отказывали из-за использования при температуре воздуха до минус 25 градусов по Цельсию и повышенной влажности.

Всего с октября 2000 по март 2002 г. с АПРК "Курск" подняты тела и фрагментированные останки 115 человек из 118, находившихся на его борту в момент гибели. Все они опознаны и переданы родственникам для захоронения. Тела троих из погибших обнаружить не удалось. Полученные фактические данные свидетельствуют, что тела этих подводников полностью сгорели.

В ходе расследования дела проведено свыше 2000 следственных действий, допрошено более 1200 свидетелей, осмотрено более 8000 объектов; документов, фрагментов вооружения и конструкций АПРК "Курск".

За содействие, оказанное в ходе следствия, Генеральная прокуратура благодарна специалистам флота, сотрудникам научных и экспертных учреждений, руководителям и служащим государственных органов управления.

Несмотря на все трудности и особую сложность данного уголовного дела, следственная группа выполнила свою задачу в полном объёме, всесторонне, полно и объективно установив все обстоятельства произошедшей трагедии.

В ходе следствия установлено, что катастрофа произошла 12 августа 2000 г. в 11 час. 28 мин. в Баренцевом море в географической точке с координатами 69°37′00″ северной широты и 37°34′25″ восточной долготы, вследствие взрыва торпеды 65-76А внутри торпедного аппарата № 4 и дальнейшего развития взрывного процесса в боевых зарядных отделениях торпед, находившихся в первом отсеке подводного крейсера. Эти обстоятельства были окончательно установлены экспертами после подъёма фрагментов носового отсека летом этого года. Подъём фрагментов был прекращен только после того, как эксперты сочли достаточным объём предоставленных им для исследования данных.

Взрыв повлек гибель личного состава первого отсека, значительные разрушения в межбортном пространстве лодки и полностью разрушил торпедный аппарат № 4 и частично торпедный аппарат № 2. В результате этого в прочном корпусе образовались отверстия, через которые в первый отсек лодки начала поступать морская вода, затопившая практически полностью первый отсек лодки.

Явившаяся результатом взрыва ударная волна, а также летящие фрагменты хвостовой части разрушенной торпеды и торпедного аппарата № 4 инициировали взрывной процесс взрывчатого вещества боевого зарядного отделения ряда торпед, которые были расположены на стеллажах внутри первого отсека. Развитие в течение более 2 минут взрывного процесса в боевых зарядных отделениях торпед привело к их детонации, а затем и к передаче детонирующего импульса другим торпедам, находящимся на стеллажах.

Второй взрыв произошел в 11 час. 30 мин. 44,5 сек.[1] Он привёл к полному разрушению носовой оконечности АПРК "Курск", конструкций и механизмов его первого, второго и третьего отсеков. Полу-

---

[1] Как сообщалось в фильме "Гибель «Курска». Следствие закончено", показанном по первому каналу Российского телевидения 11 августа 2002 г., мощность этого взрыва была около 8 т в тротиловом эквиваленте. И он сильно «встряхнул» (т.е. был ощутим без помощи каких-либо приборов) крейсер "Пётр Великий" водоизмещением около 25 000 т, находившийся это время примерно в 40 километрах от эпицентра взрыва.

Это обстоятельство вызывает сомнение в том, что "Курск" действительно начали искать, как об этом сообщалось, только после того, как в положенное время (около 18 часов) он не вышел на связь. Если в районе манёвров флота происходит не предусмотренный планом учений нештатный взрыв большой мощности, то естественная реакция на него: крейсер, чья гидроакустика работала в момент взрыва, ложится на курс, ведущий к эпицентру; переводит гидроакустическую станцию в активный режим сканирования дна и придонного слоя и следует по направлению к тому месту, где что-то взорвалось; в это же время он запрашивает по радио другие корабли об их месте и пеленге на эпицентр взрыва; на основе множества мест и пеленгов из них на взрыв, данных разными кораблями, на карте в штурманской рубке через полчаса должно появиться точное место взрыва (широта, долгота ± ошибки по широте и долготе).

По получении от акустиков пеленга на точку взрыва с крейсера поднимается в воздух вертолёт, который при скорости полёта в 250 км/час (экономичная скорость полёта палубного вертолёта Ка-27) будет над эпицентром при-

➔➔➔

чив катастрофические повреждения, корабль затонул в указанной точке Баренцева моря в 108 милях от входа в Кольский залив на глубине 110 — 112 метров.

В результате второго взрывного воздействия смерть всех моряков-подводников, тела которых в последующем извлечены из 2, 3, 4, 5 и 5-бис отсеков, наступила в короткий промежуток времени — от нескольких десятков секунд до нескольких минут.

После катастрофы в носовой части крейсера офицеры, находившиеся в 6 — 8 отсеках, реально оценив обстановку, перевели личный состав 6, 7 и 8 отсеков в 9 отсек, где общими усилиями продолжили борьбу за жизнь.

В этом отсеке были выполнены необходимые действия по его герметизации для предотвращения поступления воды в отсек.

Возможность использования оставшимися в живых членами экипажа всплывающей спасательной камеры отсутствовала из-за разрушения носовых отсеков корабля, поэтому они стали готовиться к выходу на поверхность через спасательный люк 9-го отсека.

Однако целый ряд объективных факторов не позволил этого сделать. К этим факторам относятся: быстрое ухудшение самочувствия людей, ослабленных в процессе борьбы за жизнь под действием угарного газа и повышающегося давления, условия недостаточной освещенности отсека. По этим основным причинам[1] моряки-подводники так и не смогли предпринять ни одной попытки выйти из АПРК "Курск" через спасательный люк 9-го отсека.

Вместе с тем осмотр 9-го и других отсеков АПРК "Курск" показал, что, несмотря на острую стрессовую ситуацию и сложившиеся экстремальные условия, оставшиеся в живых подводники действовали организованно, целеустремленно, не были подвержены паническим настроениям и под руководством офицеров предпринимали все возможные меры к спасению корабля и экипажа, действуя при этом грамотно и самоотверженно.

Согласно выводам экспертов, все находившиеся в 9-м отсеке подводники погибли от отравления угарным газом не позднее, чем через 8 часов после взрывов, то есть не позднее 19 час. 30 мин. 12 августа 2000 г. В связи с этим к моменту обнаружения затонувшего АПРК "Курск" спасти кого-либо из них было уже невозможно.

мерно через 10 — 15 минут после взлёта, и на подлёте к району поиска его уже можно будет наводить по радио на вычисленную штурманом точку. За прошедшее после взрыва время всплывшие обломки, топливо и масло, морское волнение не должно успеть разметать, и в дневное время они должны быть видны с борта вертолёта вместе с поднятой взрывом донной мутью, которая в районе взрыва должна изменить цвет воды. Сам крейсер выйдет в район взрыва 10-узловым ходом примерно за два часа, полным ходом — менее чем за час.

То есть при реакции на нештатный взрыв в районе учений, проистекающей из здравого смысла, — затонувший "Курск" должны были обнаружить за несколько часов до планового сеанса радиосвязи с ним, на который он не вышел, а не спустя четыре часа после того, как он не вышел на связь и по какой причине, как сообщалось, его начали искать.

Если такого рода реакции не было, — это либо преступление, либо сбой в психике тех, кто командовал крейсером и учениями. Если поиски причины взрыва и пострадавшего от него объекта была начаты сразу же по прохождении ударной волны, то официальное сообщение о начале поисков вследствие того, что "Курск" не вышел на плановый сеанс связи, — умышленная ложь, дезинформация, целенаправленно скрывающая истинную версию течения событий.

"Российская газета" от 29.08.2002 г. в статье "Антигосударственная тайна" по этому вопросу сообщает следующее: «… приблизительно в 11 часов 30 минут, А.Лавринюк зафиксировал на экране гидроакустического комплекса по пеленгу 96^{O} вспышку, одновременно с которой в динамиках центрального гидроакустического поста послышался хлопок. Чуть позже по корпусу корабля был нанесён достаточно сильный внешний гидродинамический удар. О зафиксированных событиях акустик доложил в боевой информационный центр, на ходовой мостик и в центральный командный пункт, однако руководители учений данным фактам значения не придали, поступившая информация классифицирована не была.

"Пётр Великий" и другие входившие в отряд корабли проследовали через весь район предполагаемых действий "Курска" и в 14.15 вышли за его пределы. Торпедной атаки не наблюдалось. Донесения о причинах с подводной лодки не последовало. Руководитель учений адмирал Попов принял решение вывести из ордера "Пётр Великий" и оставить его на кромке района. В ожидании всплытия "Курска" и для выяснения причины невыполнения торпедной атаки, заявит комфлота на первом допросе».

[1] Это, конечно, неблагоприятные факторы воздействия, угнетающие человека, но вряд ли это основные причины, если помнить о том, что физически сильные водолазы не смогли открыть снаружи люк вручную, хотя отсек к тому времени уже был затоплен, и давление в нём было равно забортному гидростатическому. Чтобы открыть люк, норвежским водолазам потребовался «домкрат».

Следствие пришло к выводу, что лица, участвовавшие в проектировании, изготовлении, хранении, приготовлении и эксплуатации торпеды 65-76А № 1336А ПВ, не предвидели возможности её взрыва и гибели экипажа вместе с кораблём и по обстоятельствам дела такой возможности предвидеть не могли. Поэтому принято решение о прекращении уголовного дела за отсутствием состава преступления, то есть по основанию, предусмотренному п. 2 ч. 1 ст. 24 УПК РФ. Нет состава преступления и в действиях кого-либо из членов экипажа АПРК "Курск".

В ходе следствия выявлены нарушения в организации, проведении учений и поисково-спасательной операции, допущенные должностными лицами органов военного управления ВМФ России. Все вы знаете, что эти лица наказаны. Однако эти нарушения не состоят в причинной связи с гибелью АПРК "Курск" и его экипажа, что исключает привлечение кого-либо из них к уголовной ответственности.

В рамках этого уголовного дела потерпевшими признаны 161 человек. Это близкие и родственники погибших. Их права и законные интересы, предусмотренные российским уголовно-процессуальным законодательством, не будут ущемлены. Каждому потерпевшему будет направлена выписка из постановления о прекращении уголовного дела. В этом документе будут изложены все обстоятельства катастрофы, за исключением сведений, составляющих государственную тайну. При этом без каких-либо изъятий в нем будут содержаться выводы судебно-медицинских экспертов о причинах гибели каждого подводника.

Таковы результаты нашего расследования» (цитировано по сайту www.strana.ru 26 июля 2002 г., полного текста выступления В.Устинова нам в интернете найти не удалось).

* *
*

Это выступление Генпрокурора вызвало серию публикаций с выдержками из него и комментариями. Так в этот же день на сайте www.ntvru.com появилось сообщение, посвящённое завершению следствия Генеральной прокуратурой и выводам, сделанным следствием. Эту публикацию[1] мы приводим далее со своими комментариями в сносках.

* * *

Генпрокурор РФ Владимир Устинов доложил Президенту России о завершении расследования причин гибели атомохода "Курск", передаёт РИА "Новости".

Генеральный прокурор подробно рассказал главе государства о расследовании, вручив ему почти 100-страничный доклад, подготовленный специально для Президента России.

«В ходе следствия установлено, что катастрофа произошла в 11 часов 28 минут 26,5 секунды[2] по московскому времени в Баренцевом море вследствие взрыва, центр которого локализован в месте расположения практической (учебной) торпеды внутри четвертого торпедного аппарата», — заявил генпрокурор. После взрыва торпеды произошел взрыв в боевых зарядных отделениях торпед, находившихся в первом отсеке "Курска".

Владимир Устинов сообщил, что Генпрокуратура закрыла уголовное дело по гибели атомохода "Курск" за отсутствием состава преступления.

По его словам, в действиях должностных лиц, ответственных за проведение учений в Баренцевом море, изготовление, эксплуатацию и установку торпеды, ставшей причиной гибели "Курска", нет состава преступления. Уголовное преследование этих лиц прекращено, отметил Владимир Устинов.

Инциденты с такими торпедами, что были на "Курске", происходили и раньше

Инциденты с торпедами, аналогичными взорвавшейся на АПЛ "Курск" 12 августа 2000 года, имели место и раньше, сообщил Владимир Устинов.

Он отметил, что этот вид торпеды был разработан в начале 1948 года, и с 50-х годов было создано семь разновидностей таких торпед калибра 533 и 650 мм. Самым опасным компонентом её является

[1] Адрес в интернете по состоянию на апрель 2004 г.: http://www.newsru.com/arch/russia/26Jul2002/ustinov2.html

[2] Однако это — тот случай, когда указание времени начала катастрофы с точностью до 0,5 секунды, не придаёт докладу большей убедительности, нежели указание времени с точностью до минуты. И вовсе не говорит о том, что выявлены истинные причины гибели корабля.

перекись водорода, которая может быть источником возгорания с выделением высокой температуры. В торпеде содержится около тысячи литров перекиси водорода, передаёт ИТАР-ТАСС.

В 1966 году на подводной лодке С-384 Черноморского флота произошел аналогичный случай возгорания, когда возник пожар в торпедном отсеке.

В 1970 году на Тихоокеанском флоте произошел инцидент с такими же торпедами. Тогда жертвой пожара стал один человек.

В 1972 году на Северном флоте в поселке Рыбачий был зарегистрирован случай аварии с данными торпедами.

Всего за период с 1977 по 2001 год в ходе боевой подготовки было произведено 195 выстрелов такими торпедами. В 30% случаев происходили потери торпед по разным причинам[1].

(… — Нами опущена гиперссылка интернет на список 19 отечественных подводных лодок, пострадавших или погибших в авариях в 1952 — 2000 гг., в том числе и по не выясненным причинам.)

Взорвавшаяся на "Курске" торпеда 65-76А была учебной, то есть не содержала взрывчатого вещества. Инцидент с ней произошел «в результате нештатных процессов», сопровождавшихся сложной химико-физической реакцией.

Из-за чего произошел взрыв — выводы комиссии

Учебная торпеда, взорвавшаяся в четвертом торпедном аппарате "Курска" имела срок службы до 2016 года. По словам генпрокурора, торпеды подобного типа уже сняты с вооружения российского ВМФ[2].

«Первичный импульс, инициирующий взрыв практической торпеды, возник в результате нештатных процессов, произошедших внутри резервуара окислителя этой торпеды», — рассказал Устинов. Процессы носили сложный физико-химический характер, заметил генпрокурор[3].

«Катастрофа произошла в *11 часов 28 минут 26,5 секунды* по московскому времени в месте расположения учебной торпеды внутри четвертого торпедного аппарата», — заявил генпрокурор.

---

[1] Этот показатель утраты торпед не является показателем их низкой надёжности, и, прежде всего, не является показателем низкой надёжности собственно торпеды (её энергетической установки и системы управления), а не «боеголовки» практической торпеды.

[2] В связи с поднятием темы «снятия торпеды с вооружения» следует вспомнить об истерии 2000 г. под лозунгом "Снять с вооружения торпеду «Шквал»". Торпеда «Шквал» (со скоростью хода более 200 узлов на дистанциях до цели порядка 10 км) не имеет аналогов в мире. Это — одно их немногих реальных достижений ВМФ СССР, унаследованных Россией.

Было бы полезно провести следствие и выявить генераторов и спонсоров истерии в СМИ на тему снятия «Шквала» с вооружения. **Работники СМИ должны отвечать за подрыв своими действиями обороноспособности Родины, а также за формирование «общественного мнения» в этом направлении.** К вопросу о свободе слова ответственность по закону за такого рода деяния отношения не имеет: невежество и безответственность журналистов должны пресекаться.

[3] Иными словами, взрыв практической торпеды, не имеющей боезаряда, произошёл в результате «флуктуации физических полей», какая версия была иронично упомянута нами в главе 8 в качестве одного из вариантов официального оглашения причин *начала* катастрофы.

Другая публикация в интернете на форуме сайта www.k-141.ru 26 июля 2002 г. передаёт версию о «флуктуации», обусловленной не выявленными причинами, *[в квадратных скобках — наши комментарии]* следующими словами:

«В.Устинов сообщил, что причиной гибели стал взрыв практической торпеды 65-76А в четвертом торпедном аппарате. В момент катастрофы торпеда находилась непосредственно внутри торпедного аппарата, взрыв вызвал полное разрушение четвертого торпедного аппарата и частичное разрушение второго. В состав данной торпеды входят специальный керосин и пероксид [т.е. перекись H_2O_2] водорода, который служит окислительным топливом [правильнее было бы сказать окислителем топлива]. Данное вещество способно самопроизвольно разлагаться на воду и кислород с выделением температуры в 2 — 3 тыс. градусов [вообще-то при химических реакциях выделяется не «температура», а энергия в определённой пропорции Дж/моль, а какая при этом возникнет температура, зависит не только от реагентов, но и от условий теплообмена в зоне, где протекает химическая реакция], что и случилось на борту АПЛ "Курск".

В результате следственного эксперимента установлено, что торпеда была разорвана давлением в 50 тыс. атмосфер. Первый импульс взрыва пероксида водорода возник от контакта данного вещества с другими веществами [какими именно? как они вступили в контакт с перекисью водорода]. В результате взрыва образовались отверстия в прочном корпусе, через которые внутрь атомохода хлынула морская вода, затопившая его».

Второй взрыв, сообщил он, произошел в *11 часов 30 минут 44,5 секунды*, то есть примерно через две минуты после первого.

Второй взрыв привёл к полному разрушению носовой оконечности “Курска”, конструкций и механизмов его 1-го, 2-го и 3-го отсеков. В результате второго взрывного воздействия смерть всех моряков-подводников, тела которых в последующем были извлечены из 2-го, 3-го, 4-го и 5-го-бис отсеков, наступила в короткий промежуток времени — от нескольких десятков секунд до нескольких минут.

Возможность использования оставшимися в живых членами экипажа всплывающей спасательной камеры отсутствовала из-за разрушения носовых отсеков корабля, поэтому моряки стали готовиться выйти на поверхность через спасательный люк.

«Однако из-за целого ряда объективных факторов, таких как быстрое ухудшение самочувствия людей, ослабленных в процессы борьбы за живучесть под воздействием угарного газа, в условиях недостаточной освещенности отсека, подводники так и не смогли предпринять ни одной попытки выйти из “Курска” через спасательный люк девятого отсека»[1], — сказал Устинов.

«Согласно выводам экспертов, все находившиеся в 9-м отсеке 23 человека погибли от отравления угарным газом не позднее чем через 8 часов после взрывов. В связи с этим к моменту обнаружения затонувшего крейсера спасти кого-либо из них было уже невозможно», — отметил генпрокурор. По его словам, в ходе следствия установлено, что эвакуация экипажа через спасательный люк с использованием глубоководных аварийно-спасательных аппаратов также была невозможна из-за образовавшейся негерметичности[2] люка.

«Другие версии о причинах катастрофы АПРК “Курск” и гибели его экипажа в ходе следствия тщательно проверены и не нашли подтверждения»[3], — подчеркнул прокурор.

---

[1] Ещё раз отметим: о том, что люк 9-го отсека по сообщениям времён спасательной операции был заклинен, и норвежские водолазы смогли вскрыть его только с применением специального гидравлического устройства типа «домкрата», в публикации не сказано ни слова.

При этом следует обратить внимание на то обстоятельство, что в годы Великой Отечественной войны из кормового торпедного отсека потопленной торпедой гитлеровцами на Балтике советской лодки С-11 моряки смогли выйти спустя нескольких часов после её гибели, разрядив для этого один из кормовых торпедных аппаратов. При этом затопление лодки не сопровождалось пожарами в сохранивших герметичность отсеках, однако люди в отсеке, соседнем с кормовым торпедным, погибли вследствие того, что не смогли открыть заклинившуюся переборочную дверь и перейти в кормовой торпедный отсек.

А как возникли пожары в отсеках “Курска”, расположенных в корму от реакторных отсеков, если носовая переборка реакторного отсека выдержала взрыв? — в результате перераспределения нагрузки в корабельной электросети таким образом, что начались возгорания электроприборов в неповреждённых отсеках, как это было и в процессе гибели АПЛ “Комсомолец”, спроектированной тем же “Рубином”? — либо в результате ошибочных действий личного состава?

[2] А как эта негерметичность образовалась, если люк расположен более чем в 100 метрах от эпицентра взрыва согласно оглашаемой В.Устиновым версии? И где доказательства того, что при прохождении через район кормовой оконечности “Курска” фронта ударной волны взрыва, происшедшего в носовой оконечности, во фронте ударной волны давление и ускорение превысили значения, установленные проектными нормами ВМФ, которые корпус и корабельные устройства должны выдерживать без нарушения их способности к функционированию?

[3] Ранее в главе 8 было сказано, что говорить о локализации первопричины катастрофы в одной из торпед, можно только после того, как, **во-первых,** будет предъявлен вид периметра области разрушений, и **во-вторых,** если анализ состояния периметра покажет, что на нём нет следов внешних по отношению к корпусу взрывов боеприпасов. Также желательно посмотреть и на то, как выглядел конструктивный узел носового горизонтального руля правого борта непосредственно после катастрофы.

Кроме того, необходимо понимать, что в расследованиях, где для правильного суждения о «вещдоках» требуются специальные знания, далеко выходящие за пределы *забытого большинством взрослых среднего образования в области физики и химии,* а также выходящие и за пределы общеинженерных знаний конструкторско-технологического и эксплуатационного характера, **люди с юридическим образованием, — не владея этими знаниями, — реально могут только задокументировать мнения привлекаемых к расследованию экспертов.**

Мнения же не привлекаемых к расследованию экспертов — в материалы дела не попадают, хотя именно они могут быть более правильными, чем мнения участвующих в расследовании экспертов, принадлежащих к тем или иным профессиональным мафиозным корпорациям, которые заинтересованы в сокрытии своих ошибок и вредительства, сыгравших свою роль в расследуемых катастрофах (в частности 30 дБ по шумности в пользу США к моменту ввода в строй первых лодок третьего поколения — по нормам эпохи сталинского большевизма тянут на «групповуху» с вынесением приговора участникам от нескольких лет строго режима до расстрела с конфискацией имущества и поражения родственников в правах).

➔➔➔

Разработчики торпеды не согласны с выводами комиссии и считают, что причина взрыва торпеды — внешнее воздействие

Взрыв компонентов топлива торпеды 65-76, в результате которого погибла атомная подводная лодка "Курск", мог произойти только в результате внешнего воздействия на торпеду, заявил "Интерфаксу" директор ЦНИИ "Гидроприбор" Станислав Прошкин.

«Мы объективно считаем, что было внешнее воздействие[1] на торпеду, — сказал он, — есть информация о том, что это мог быть локальный пожар»[2].

В частности, отметил Прошкин, «сверху на торпеде перед балластной цистерной имеются изменения структуры металла от температурного воздействия». По данным исследования, проведенного

При этом надо иметь в виду, что ко времени государственного краха СССР аппарат Главкома ВМФ и его главных управлений, включая Управление кораблестроения и научно-исследовательских учреждений ВМФ, а также научно-исследовательская и проектно-конструкторская деятельность в Минсудпроме были пронизаны по существу мафиозными отношениями высших должностных лиц и ведущих специалистов.

Эта мафиозная организованность не исчезла и за годы реформ. И это означает, что лично И.Д.Спасский и адмиралы (питомцы С.Г.Горшкова) в своём большинстве — люди такие, что им на слово — *как показывает жизнь* — верить нельзя, ибо в противном случае, они, не покривив душой, не смогли бы сделать свою карьеру и занять свои высокие должности. Их подчинённые будут излагать под протокол мнения, угодные своим начальникам, поскольку в противном случае им вскорости придётся искать новые места работы.

Соответственно такого рода практике деятельности мафиозно организованных профессиональных корпораций в расследованиях, оглашённая В.Устиновым версия не может считаться доказанной, как не могут считаться и исключёнными какие-то другие, включая и 18 отвергнутых следствием версий.

Поэтому руководить такого рода расследованиями должны специалисты: в данном случае моряки и кораблестроители, чьё положение на момент расследуемого инцидента исключает их заинтересованность в сокрытии истины, т.е. они должны быть свободны от диктата внутренних мафий ВМФ и кораблестроения, чьи ошибки и злоупотребления могли если не стать непосредственной причиной расследуемого инцидента, то создать предпосылки к инциденту. Юристы же в такого рода расследованиях могут участвовать только на правах регистраторов — документалистов фактов, но не руководителей.

Соответственно, В.Устинов (юрист), И.Клебанов (в прошлом директор Ленинградского оптико-механического объединения — со своими знаниями и навыками вряд ли полезен в этом расследовании), И.Спасский (один из потенциальных фигурантов по делу о 30 дБ и прочих провалах в отечественном подводном кораблестроении) — это не те, люди кому можно доверить руководство расследованием и экспертизу причин гибели "Курска" и на чьё итоговое слово можно полагаться.

[1] Одно из мнений, высказанных на форуме сайта www.k-141.ru, продолжает эти слова С.Прошкина так:

«…или НАТОвская лодка, которая, столкнувшись с "Курском", деформировала последнему носовую часть лёгкого корпуса вместе с выходящими из прочного корпуса трубами торпедных аппаратов. Находившаяся в торпедном аппарате практическая торпеда была раздавлена, в результате смешивания перекиси водорода, керосина, химического катализатора и сжатого воздуха и произошел тот самый первый взрыв, который выбил заднюю крышку аппарата и вызвал объемный пожар в 1 отсеке. "Курск" начал аварийное всплытие, но из-за повреждений системы ВВД в районе 1 отсека сжатый воздух вместо балластных цистерн начал поступать в отсек, что ещё более усугубило ситуацию. Затем произошел второй взрыв, но это был взрыв не БЗО стеллажных торпед (их потом, в целом виде и по частям будут извлекать из 2 отсека), а их энергокомпонентов (та же перекись + керосин). "Курск", так и не всплыв на поверхность, рухнул на грунт. Дальнейшее нам известно.

И ещё один момент. Система вентиляции кормовых отсеков наших АПЛ (в корму от реакторного) не имеет никакой связи с аналогичной системой носовых отсеков. Так что окись углерода, убившая тех, кто находился в 9 отсеке, никакого отношения к взрывам не имеет. Просто при попытке вооружить РДУ личный состав уронил пластины В-64 в замасленную воду [РДУ — устройство для поглощения углекислого газа и обогащения атмосферы кислородом; пластины В-64 — химический реагент, собственно и выполняющий эту функцию: наше пояснение при цитировании]. *Вспышка, почти мгновенное выгорание кислорода и личный состав гибнет менее чем за минуту (в ИСЗ даже не успели включиться)».*

Но и эта версия о повреждении и взрыве торпеды в процессе столкновения приводит к вопросам, которые мы затронем далее.

[2] Эти слова производят впечатление, что *руководитель предприятия — разработчика подозреваемой торпеды — не допущен до всей информации расследования даже в части, касающейся подведомственной ему торпеды.*

При такой организации доступа к материалам экспертов-специалистов они в ходе расследования способны научно-технически обосновать всё, к чему их подведут, — преследуя свои цели, — дозирующие для экспертов информацию руководители. Но выводы экспертов в этом случае могут быть сколь угодно далеки от реально имевших место событий.

ЦНИИ “Прометей”, имеющего самых компетентных специалистов в области материаловедения, получены «четкие оценки этой температуры — 550 ÷ 570 градусов по Цельсию».

На АПЛ “Курск” имелись две автономные, независимые системы контроля. «И любое событие, связанное с повышением давления внутри резервуарного отсека, повышение температуры перекиси, повышение уровня кислорода в зазоре между торпедой и торпедным аппаратом регистрируется», — добавил Прошкин[1].

«Если отмечено повышение температуры в торпедном аппарате или на стеллаже, экипаж имеет шесть часов для того, чтобы справиться с этой аварийной ситуацией, — сказал он. — В том числе с помощью специальной системы слива перекиси за борт, если отмечено повышение температуры торпеды на стеллаже. В случае возникновения пожара на лодке имеется мощнейшая система пожаротушения, которая мгновенно сбрасывает десятки тонн воды. Если торпеда в торпедном аппарате — она просто выстреливается, и водная среда её локализует».

Глава “Гидроприбора” также назвал абсурдной версию о том, что причиной теплового взрыва торпеды могло быть нарушение её герметичности в результате якобы произошедшего при погрузке падения. «При испытании торпед мы бросаем такую торпеду с высоты 10 метров на плиту, на рельс и штырь, — заметил он, — и аварийных ситуаций не было».

В ходе следствия по делу о гибели “Курска” было выдвинуто 18 версий

В ходе следствия по делу о гибели атомохода “Курск” было выдвинуто и проверено 18 рабочих версий. Об этом Устинов сообщил на пресс-конференции в пятницу в Москве.

По его словам, основными из них являлись: столкновение “Курска” с российским или иностранным подводным или надводным кораблём; поражение “Курска” торпедой или ракетой с российского или иностранного подводного или надводного корабля[2]; диверсия; теракт; подрыв на мине времён Великой Отечественной войны; гибель “Курска” в результате нештатной ситуации с его вооружением.

«В ходе следствия все выдвинутые рабочие версии тщательно проверены. Собраны исчерпывающие сведения о крейсере и его техническом состоянии, о готовности экипажа и крейсера к выходу в море, о вооружении атомохода, о подготовке и ходе учений, об обстоятельствах катастрофы, ее последствиях и последующей поисково-спасательной операции», — отметил Устинов.

Кроме того, по его словам, при проверке выдвинутых версий была проведена оценка собранных доказательств, включая данные, представленные из Великобритании, ЮАР и Норвегии.

«Процесс расследования, само уголовное дело о гибели АПРК “Курск” и его экипажа являются уникальными», — подчеркнул Устинов.

По его словам, ранее опыта расследования подобных происшествий на море в России не было. Генпрокурор высказал уверенность, что такой опыт уникален и в мировой практике расследования причин техногенных катастроф[3].

Военачальники, понёсшие наказание в связи с катастрофой “Курска”, не будут привлекаться к уголовной ответственности

---

[1] Иными словами, сказанное С.Прошкиным означает, что если “Курск” был технически исправен и служба на нём была организована должным образом, то всего того, что рассказал В.Устинов о взрыве торпеды, реально произойти не могло: разве, что только в случае версии «флуктуации физических полей», которая нарушила обычное действие законов физики и химии в месте нахождения торпеды и систем контроля её состояния.

Либо к моменту выхода в море “Курск” был технически неисправен *(как и “Комсомолец” — на нём в момент выхода в последний поход был неисправен датчик концентрации кислорода в отсеке, откуда начал распространяться по кораблю пожар, и вследствие неисправности датчика экипаж не мог своевременно и правильно отреагировать на переобогащение кислородом атмосферы отсека, а в переобогащённой кислородом атмосфере может самовозгораться и горит даже то, что обычно не легко поджечь)* или служба на “Курске” не была должным образом организована, и соответственно расследование Генпрокуратуры не выявило виновных в том, что неисправная лодка или лодка с дезорганизованной службой вышла в море.

[2] О несостоятельности и опровержении этой версии сторонникам версии о самопроизвольном взрыве торпеды в аппарате или на стеллажах первого отсека следовало бы рассказать обстоятельнее, ибо состояние “Курска” в доке и общий характер предоставления информации о ходе расследования говорит именно в пользу потопления его залпом торпед или иного противолодочного оружия.

[3] А “Императрица Мария”, а “Новороссийск”? — про них Генпрокурор забыл? либо считает, что это — другого рода случаи, к гибели АПЛ “Курск” никакого отношения не имеющие?

Генпрокурор РФ Владимир Устинов заявил, что в ходе следствия по делу гибели “Курска” выявлены нарушения в организации проведения учений и поисково-спасательной операции, допущенные должностными лицами Военно-морского Флота России.

«Как известно, все эти лица наказаны, и наказаны очень жёстко», — сказал Устинов на пресс-конференции в пятницу в Москве. Вместе с тем генпрокурор подчеркнул, что «эти нарушения не состоят в причинной связи с гибелью подлодки “Курск” и её экипажа, что исключает привлечение кого-либо из них к уголовной ответственности».

Генпрокурор сообщил, что министру обороны РФ внесено представление с требованием устранить допущенные нарушения.

По словам Устинова, уголовное дело состоит из 133 томов, 38 из них содержат сведения, составляющие государственную тайну, вследствие чего возможность предать гласности материалы уголовного дела в полном объёме отсутствует.

Генпрокурор заявил, что следствие не считает виновным в катастрофе кого-либо из 118 погибших членов экипажа АПРК “Курск”.

АПЛ “Курск” затонула 12 августа 2000 года во время учений Северного флота. Все находившиеся на её борту в момент аварии 118 человек погибли.

Большинство опрошенных радиостанцией «Эхо Москвы» считает, что истинная причина гибели “Курска” так и не была названа

Большинство опрошенных радиостанцией «Эхо Москвы» считает, что 26 июля Генпрокуратурой так и не была названа истинная причина гибели АПЛ “Курск”[1].

Экспресс-опрос, проведённый в рамках программы “Рикошет” по интерактивным телефонам, показал, что 80 % опрошенных придерживается данного мнения, в то время как 20 % опрошенных считает, что сегодня Генпрокуратурой была названа истинная причина гибели АПЛ “Курск”.

Всего в ходе опроса за 5 минут на радиостанцию поступило 1950 телефонных звонков.

* *
*

Причины, по которым С.Прошкин — руководитель предприятия-разработчика торпеды 65-76 и её модификаций — выразил несогласие с версией гибели корабля, оглашённой Генеральной прокуратурой в качестве истинной, — ясны, если иметь даже самое общее представление об устройстве торпедного аппарата, самой торпеды и размещении торпеды в аппарате.

Торпедный аппарат подводной лодки это — труба, один конец которой находится внутри прочного корпуса лодки, а другой выходит за его пределы. С обоих концов эта труба закрывается крышками. Крышка, запирающая торпедный аппарат изнутри прочного корпуса, называется задней. Крышка, запирающая торпедный аппарат со стороны забортного пространства, называется передней. Обычно в торпедном аппарате давление равно давлению в отсеках лодки. Соответственно к трубе, передней и задней крышкам предъявляются те же требования по прочности, что и к прочному корпусу лодки: должны выдерживать без утраты работоспособности гидростатическое давление на предельной глубине погружения и воздействие ударной волны подводного взрыва, мощность которой задана в требованиях ВМФ к проектированию подводных лодок и оружия для них.

Диаметр трубы торпедного аппарата несколько больше, чем калибр торпеды, вследствие чего торпеда в аппарате фиксируется специальными направляющими (в некоторых конструкциях с амортизаторами), а между нею и стенками аппарата есть зазор порядка сантиметра и более (в зависимости от конструкции аппарата и обводов торпеды). Этот зазор называется кольцевым. Перед торпедным выстрелом аппарат заполняется водой из цистерн кольцевого зазора[2], и давление в трубе аппарата выравнивается с забортным давлением. После этого открывается передняя крышка, и торпеда может быть выстрелена[3].

[1] И правильно делают, хоть и не все из них могут мотивировать своё мнение.

[2] Специальные внутренние прочные цистерны лодки. Аппарат заполняется водой из них для того, чтобы не нарушилась плавучесть и дифферентовка лодки. То же касается и слива воды из аппарата в торпедозаместительные цистерны после выстрела.

[3] При этом перед открытием передних крышек или одновременно с ними также должны быть открыты и «волнорезные щиты». Волнорезные щиты — один из конструктивных элементов интеграции торпедного аппарат в конструкцию корпуса подводной лодки. Они представляют собой подвижные панели (секции) обшивки лёгкого корпуса (типа крышки люка, на схеме рис. 4 они так и названы — «люки торпедных аппаратов»), которыми обычно закры-

➔➔➔

После выстрела передняя крышка закрывается, вода из трубы торпедного аппарата сливается в торпедозаместительные цистерны лодки, и по завершении слива воды и выравнивания давления в аппарате с давлением в торпедном отсеке, задняя крышка может быть открыта, и новая торпеда может быть заряжена в аппарат. При закрытой передней крышке и равенстве давления в аппарате и в отсеке задняя крышка может быть открыта для извлечения торпеды в отсек (если это предусмотрено конструкцией и на стеллажах в отсеке есть место) в том числе и для перезарядки аппарата торпедой другого типа и предназначения.

Соответственно этому порядку функционирования торпедного аппарата, передняя и задняя крышка конструктивно отличаются друг от друга. Обе крышки открываются наружу по отношению к полости трубы аппарата. Но передняя крышка забортным давлением прижимается к её опорному контуру, на котором обеспечивается герметичность закрытия; а заднюю крышку забортное давление отрывает от её опорного контура, на котором обеспечивается герметичность закрытия.

Вследствие такого различия в характере статических и динамических нагрузок, которые должны воспринимать передняя и задняя крышки, передняя крышка, грубо говоря, конструктивно близка к обычной двери — ось, вокруг которой она вращается, и привод, который её поворачивает; а в состав механизмов, обеспечивающих функционирование задней крышки, кроме этого входят элементы, обеспечивающие прижимание её к опорному контуру в закрытом положении и фиксацию.

Соответственно описанному ранее порядку функционирования торпедного аппарата к задней крышке предъявляется ещё одно дополнительное требование: *при открытой передней крышке и заполненном водой аппарате* задняя крышка должна выдерживать не только гидростатическое давление на предельной глубине погружения, но и воздействие на предельной глубине погружения ударной волны подводного взрыва в соответствии с действующими нормами ВМФ к взрывостойкости.

Безусловно, что достаточно мощный взрыв, произойди он внутри торпедного аппарата, разорвёт его на части, и при этом какие-то обломки аппарата и торпеды разлетятся по торпедному отсеку, разрушая и повреждая на пути своего полёта всё, включая и торпеды в стеллажах, что приведёт к лавинообразному распространению катастрофы. Но динамику взрыва внутри торпедного аппарата следует рассматривать соответственно устройству торпедного аппарата, соответственно особенностям его конструктивных элементов и особенностям находящейся в нём торпеды.

Поэтому **первый вопрос**: *какова минимально необходимая мощность взрыва, чтобы торпедный аппарат был разорван на куски, разлетающиеся во всех направлениях?*

Если мощность взрыва будет существенно ниже этого уровня, то взрыв просто вышибет переднюю крышку торпедного аппарата, которая хотя и прижимается к своему опорному контуру конструктивно-механически, но не имеет силовых конструкций, предназначенных для противодействия давлению изнутри торпедного аппарата, столь мощных как те, что входят в состав механизмов закрытия задней крышки.

Второй вопрос: *какое количество перекиси водорода должно вылиться во внутренние полости торпеды или из торпеды в пространство кольцевого зазора для того, чтобы обеспечить необходимую мощность такого внутреннего взрыва в аппарате?*

Но никакое количество перекиси не может излиться из *не разрушенной* торпеды почти мгновенно и почти мгновенно разложиться на воду и атомарный кислород (т.е. при разложении перекиси первоначально выделяется О, а не O_2 или O_3 — озон), который вступит в реакцию почти со всем, с чем соприкоснётся, в свободном пространстве, тем более при высоких температурах.

Однако в соединениях топливной арматуры торпеды могут быть неплотности, материал уплотнительных прокладок и мастик-герметиков с течением времени может потерять свою эластичность, вследствие чего в нём под воздействием перепадов температуры и вибраций могут возникнуть микротрещины и т.п. В этом случае через такого рода дефекты и повреждения может начаться истечение перекиси и других компонент топлива и технических сред из систем торпеды.

При этом надо иметь в виду, что концентрированная (маловодная) перекись водорода — вязкая жидкость плотностью 1,45 т/м^3. Вследствие своей вязкости она не очень-то хорошо течёт, например, в сопоставлении её течения с течением керосина. Кроме того, есть силы поверхностного натяжения, которые для каждой пары «жидкость — твёрдое тело» — свои, и которые определяют характер проникновения жидкости в микротрещины и трещины. В частности керосин проникает в микротрещины гораздо

ты проёмы, через которые торпеды выходят за пределы обводов корпуса лодки по выходе собственно из трубы аппарата, если в качестве конца аппарата рассматривать плоскость опорного контура его передней крышки.

лучше, чем перекись, и потому подкрашенный керосин является одним из средств выявления микротрещин. Эти обстоятельства приводит ещё к одному вопросу.

Третий вопрос: *достаточна ли технически возможная скорость истечения перекиси водорода и топлива из торпеды в случае нарушения герметичности её резервуаров и трубопроводов (вследствие микротрещин и неплотностей в соединениях топливной арматуры) для того, чтобы химические реакции реагентов, изливающихся из систем торпеды, породили взрывной характер нарастания давления в пространстве кольцевого зазора и полостях торпеды?*

Из выступления В.Устинова неясно:

- ни какой минимальной мощности должен быть взрыв внутри аппарата для того, чтобы его разорвало на куски, разрушило его конструктивные элементы (заднюю крышку и т.п.), повредило прочный корпус и размещённое в нём оборудование;
- ни какое количество и каких именно компонентов топлива должно было излиться из торпеды для того, чтобы обеспечить необходимую мощность взрыва;
- ни сколько времени необходимо для того, чтобы из торпеды через неплотности соединений и микротрещины излилось необходимое количество реагентов;
- ни то, есть ли в самой торпеде или в аппарате достаточное свободное пространство, в котором достаточно быстро изливающиеся компоненты энергоносителей могли бы вместиться в необходимом количестве, смешаться и прореагировать между собой или с конструктивными элементами торпеды или аппарата так, чтобы произошёл взрыв;
- ни то, будет ли этот взрыв способен сразу разорвать торпедный аппарат на куски, разлетающиеся в разные стороны и разрушающие всё на пути своего полёта, либо он будет двухстадийным:
  - на первой стадии он разрушит торпеду так, что из неё польётся, всё что есть, вследствие чего
  - на второй стадии произойдёт взрыв необходимой для разрушений аппарата мощности;
- не ясно и то, способен ли такой двухстадийный взрыв на первой стадии выбить переднюю крышку аппарата, в результате чего вторая стадия взрыва с разрушением аппарата на куски может и не произойти, поскольку давление в аппарате будет сброшено при разрушении передней крышки, и он будет залит морской водой[1].

Но как можно понять из реакции С.Прошкина на заявление Генеральной прокуратуры о технической первопричине гибели лодки, технически возможные утечки топлива и концентрированной перекиси водорода из торпеды 65-76 через микротрещины и неплотности соединений арматуры в топливной системе, не могут быть столь интенсивны, чтобы произошёл взрыв, мощность которого была бы достаточной для того, чтобы не то, что разорвать торпедный аппарат на куски и повредить прочный корпус, но и повредить торпеду так, чтобы произошёл второй взрыв, который разнесёт аппарат на куски и повредит прочный корпус.

Как прямо сказал С.Прошкин, у экипажа есть шесть часов на нейтрализацию аварийной торпеды, надо полагать, даже в случае самых интенсивных технически возможных утечек компонентов её энергоносителей.

Иначе говоря, для того, чтобы произошёл взрыв, способный разорвать торпедный аппарат на куски и повредить прочный корпус, торпеда должна быть повреждена каким-либо внешним воздействием. То есть, чтобы истечение энергоносителей из конструктивно разделённых резервуаров торпеды повлекло за собой взрывной характер нарастания в аппарате давления и температуры, на которые не успеют прореагировать системы обеспечения безопасности торпеды в аппарате и экипаж лодки, — необходимо, чтобы торпеда была сильно деформирована или разрушена: только в этом случае за короткое время

---

[1] Не говоря уж о том, что из выступления Генерального прокурора невозможно понять, что и как повредило комингс-площадку входного люка 9-го отсека? — *о том, что это якобы был обломок носовой оконечности, как утверждает Генпрокуратура, — см. далее;* в результате чего возникла вмятина в правом борту? как были затоплены отсеки, расположенные далее в корму от реакторного, если переборки (носовая, а тем более кормовая) реакторного отсека выдержали взрыв в носовой оконечности, и каждая из этих переборок — равнопрочная прочному корпусу? вследствие чего в кормовых отсеках возникли пожары? почему столь явно выражена асимметрия разрушений по правому и левому бортам в носовой оконечности? В каком состоянии после катастрофы был узел носового горизонтального руля правого борта?

через образовавшиеся разрывы в элементах её конструкции произойдёт излияние, смешение и химическая реакция компонентов её энергоносителей в таких количествах, что произойдёт взрыв, мощность которого достаточна для того, чтобы разорвать аппарат на куски, разрушить его конструктивные элементы, повредить прочный корпус и размещённое в нём оборудование.

Но торпедный аппарат проектируется так, чтобы он сам и его элементы не были источником такого рода факторов воздействия на торпеду. Более того, торпедный аппарат проектируется так, чтобы он был способен изолировать полностью или в течение некоторого достаточно продолжительного времени находящуюся в нём торпеду от воздействия такого рода внешних факторов. Причём в районе размещения торпедных аппаратов в междукорпусном пространстве лодки тоже нет ничего, что могло бы повредить торпедный аппарат. Но и при взгляде изнутри лодки в торпедном отсеке с исправным оборудованием тоже нет факторов, способных оказать столь разрушительное воздействие на ту часть торпедного аппарата, что находится внутри отсека.

Это означает, что если торпеда в аппарате повреждена внешним воздействием настолько, что из её конструктивно разделённых резервуаров потекло обильными струями топливо или окислитель, то к этому моменту повреждён лёгкий корпус и труба торпедного аппарата вне прочного корпуса как минимум *сильно* деформирована каким-то внешним воздействием и, вследствие этого вряд ли сохранила герметичность.

Соответственно механические повреждения трубы торпедного аппарата, вызванные внешним воздействием на него *и локализованные вне прочного корпуса*[1], неизбежно должны были стать концентраторами напряжений в его конструкциях и соответственно — слабыми местами. Но не повреждённая в этом случае задняя крышка, находящаяся внутри прочного корпуса, имеющая специальные запоры (они должны выдерживать прохождение ударной волны при открытой передней крышке и заполнении забортной водой трубы аппарата), не могла стать самым слабым звеном достаточно сильно деформированного аппарата.

Однако и в этом случае при истечении компонент топлива в пространство кольцевого зазора, нарастание давления в аппарате в ходе химической реакции вряд ли бы носило взрывной характер, поскольку кольцевой зазор по своему объёму и геометрии — очень неэффективная «камеры сгорания». И это заставляет предположить, что при невзрывном характере нарастании давления повреждённый аппарат разорвало бы по уже имеющимся в его трубе разрывам и сгибам, полученным при его деформации под воздействием какого-либо внешнего по отношению к нему фактора (например, в случае столкновения с другим кораблём или подводным препятствием); или нарастание давления вышибло бы переднюю крышку, которая прижимается к своему опорному контуру большей частью забортным давлением и не имеет таких запоров, какими снабжена задняя крышка. Соответственно аварию торпеды, причиной которой стало внешнее механическое воздействие на торпедный аппарат, должны были выдержать задняя крышка с её запорами, и та часть трубы торпедного аппарата, что расположена внутри прочного корпуса.

Но если в районе торпедного аппарата происходит взрыв достаточно мощного противолодочного оружия, то аппарат неизбежно будет *повреждён вместе с находящейся в нём торпедой* воздействием осколков оружия и разлетающихся обломков корпуса, воздействием вспышки и ударной волны взрыва, а из повреждённой взрывом торпеды произойдёт обильное истечение компонентов её топлива практически в область вспышки взрыва.

> Иными словами, и в версию о *мощном* взрыве компонентов энергоносителя практической торпеды, находящейся в аппарате, просится некий внешний взрыв, во вспышке которого почти мгновенно прореагировали и топливо, и окислитель практической торпеды “Курска”, усилив поражающее воздействие именно внешнего взрыва.

Ещё в первой редакции настоящего сборника было высказано предположение, что выстрел учебной торпедой с “Курска” мог спровоцировать торпедный залп на поражение с натовской лодки, которая вела разведку в зоне учений Северного флота и шла в готовности № 1. В этой связи сошлёмся на уже упоминавшийся «отчётный» фильм “Гибель «Курска». Следствие закончено”, в котором пропагандируется версия Генпрокуратуры.

В нём мимоходом было прямо сказано, что взрыв практической торпеды 65-76 произошёл в аппарате № 4, и что при этом был повреждён аппарат № 2, который *был пустым.* Это сообщение Генпроку-

[1] Сделаем оговорку: версия о начале катастрофы внутри прочного корпуса здесь нами не рассматривается. Мы сейчас анализируем версию Генпрокуратуры и рассматриваем вопрос о возможностях и путях проникновении катастрофы внутрь прочного корпуса через торпедный аппарат и его содержимое.

ратуры значимо тем, что аппарат № 2 в момент начала катастрофы был пуст. Сообщение об этом должно вызывать недоумение у большинства подводников, причину которого необходимо пояснить всем прочим.

Соответственно отечественной традиции нумерации корабельного оборудования, чётные номера присваиваются всему, что установлено справа от диаметральной плоскости корабля. На лодках Пр. 949А два аппарата для торпед калибра 650 мм, а остальные — для торпед калибра 533 мм. Соответственно, если аппарат № 4 калибра 650 мм, то аппарат № 2 — 533-миллиметровый.

Кроме того, торпеда типа 65-73 и её дальнейшее развитие торпеда 65-76 — противокорабельные торпеды, которые изначально разрабатывались в качестве средства доставки ядерной боевой части (это ещё раз к вопросу о необходимом уровне взрывостойкости лодки, вооруженной такими торпедами) для поражения больших надводных кораблей на дистанциях до 50 км. А торпеды калибра 533 мм, могут быть как противокорабельными, так и противолодочными.

Если нормальное состояние артиллерийского орудия надводного корабля — «разряжено», но готово к заряжанию, то нормальное состояние торпедного аппарата как на надводных кораблях, так и на подводных лодках — «заряжен» и в максимальной степени готов к выстрелу. Иными словами, торпедный аппарат не только средство стрельбы торпедами, но и средство для их *длительного* хранения как во время всего плавания, продолжительность которого может достигать полугода и более, так и при стоянке в базах кораблей, находящихся на боевом дежурстве (т.е. в готовности выйти в море в течение весьма ограниченного срока времени, определяемого командованием).

Здравый смысл военного дела обязывает к тому, что когда военный корабль выходит в море или находится на боевом дежурстве в состоянии готовности к выходу, то он снабжён полным боекомплектом, включая и торпедный боезапас: иными словами нормальное состояние торпедного аппарата подводной лодки — «заряжен». Если корабль выходит в море для производства учебных стрельб торпедами, то перед таким выходом практические (учебные) торпеды заменяют боевые торпеды в количестве, необходимом для совершения учебных стрельб. Но в остальных аппаратах остаются боевые торпеды[1].

Спрашивается: “Курск” вышел в свой последний поход с некомплектом боезапаса, вследствие чего торпедный аппарат № 2 был пуст? Либо до гибели он успел совершить не только стрельбу ракетой “Гранит” 11 августа 2000 г., но кроме того успел выпустить и практическую торпеду из аппарата № 2, о чём Флот, Госкомиссия и Генпрокуратура хранят молчание?

Если верно последнее предположение, и в действительности имела место ещё учебная стрельба по подводной цели, то эта практическая торпеда, выпущенная из аппарата № 2, была противолодочной, поскольку практическую противокорабельную торпеду предстояло израсходовать позднее в стрельбе по надводной цели, которую “Курск” не успел выполнить вследствие свой гибели. И соответственно выстрел практической противолодочной торпедой из аппарата № 2 мог спровоцировать залп по “Курску” боевыми торпедами натовской лодки, который был произведён либо по ошибке командира, либо вследствие ошибок программистов, запрограммировавших[2] БИУС (боевую информационную управляющую систему) этой лодки.

* * *

Соответственно всему изложенному в этом и в предыдущих разделах настоящей работы, схема поражения “Курска” торпедным залпом натовской лодки предстаёт в следующем виде.

---

[1] Всё сказанное в этом абзаце о торпедных аппаратах и торпедах, касается и ракетных контейнеров и ракет.

[2] Алгоритмы, на основе которых работает БИУС, — программы, количество пользователей которых крайне мало́. Но они не менее сложны, чем алгоритмы массово используемых программ бытового и бизнес назначения. Эти два обстоятельства обрекают программное обеспечение БИУС на то, что тестирование его более затруднено, чем тестирование массово употребляемых программ бытового и бизнес назначения. Вследствие этого в программном обеспечении БИУС долгое время могут сохраняться ошибки, которые способны проявиться в каких-то редкостных обстоятельствах.

Даже массово используемые программы подчас десятилетиями передают ошибки ранних версий в более поздние. Так программа «Редактор формул» в составе Word-6 для Windows содержала ошибку: она «не знала» русской буквы «ч» и вместо неё помещала в текст символ «÷». Эта ошибка перекочевала в версию Word-7, и была устранена только в версии Word-97. Но в последующих версиях программ «Микрософт Офис», появились новые ошибки, не устраняемые годами, от которых были свободны Word-6 и 7. И это при том, что в мире — миллионы зарегистрированных пользователей, которые ежедневно по сути тестируют программы Микрософт в своей работе. А программное обеспечение каждой БИУС существует всего в нескольких десятках экземпляров, протестировать которые, исчерпав все возможные комбинации входных параметров работы их алгоритмов, в лабораторных условиях практически невозможно.



На схеме поражения (дубликат рис. 5, представленного в главе 6) чёрными кругами отмечены области предполагаемой локализации эпицентров взрывов натовских торпед, поразивших “Курск”.

По направлению с носа в корму на продольном разрезе лодки отмечены:

- взрыв в районе размещения торпедных аппаратов (взрыв № 1), вызвавший первичное разрушение аппаратов и вторичный взрыв, по крайней мере, одной из размещённых в них торпед;
- взрыв в районе первого отсека по правому борту (взрыв № 2), разрушивший лёгкий корпус на большой площади и образовавший пробоину в прочном корпусе; в область его поражения попал и конструктивный узел носового горизонтального руля правого борта, что видно из соотнесения приведённого продольного разреза и схемы внешнего вида рис. 4 (его обломки отсутствуют на фотографиях, сделанных на стапель-палубе дока в Росляково);
- неконтактный взрыв в районе кормовой оконечности, повредивший комингс-площадку спасательного люка 9-го отсека и приведший к затоплению кормовых отсеков вследствие разгерметизации разнородных конструктивных отверстий прочного корпуса (вводов кабелей, трубопроводов, приводов забортных устройств и т.п., возможная область локализации повреждений такого рода отмечена на схеме) под воздействием ударной волны взрыва.
- Кроме того, на схеме отмечены:
  - люк 9-го отсека;
  - аварийный буй;
  - плоскость поперечного сечения, проходящего через кормовой край торпедной пробоины в правом борту в первом отсеке, по которому была предпринята завершившаяся “неудачей” попытка отделить обломки носовой оконечности перед подъёмом лодки;
  - жирной пунктирной линией, проходящей по кормовой оконечности корпуса, обозначена зона локализации деформаций корпусных конструкций и повреждений механизмов вследствие воздействия ударной волны неконтактного взрыва над кормовой оконечностью.

Детонацию торпедного боезапаса в стеллажах первого отсека могли повлечь как взрыв № 1, так и взрыв № 2 в районе носовой оконечности. Но возможность взрыва торпед в аппаратах вследствие взрыва торпеды у правого борта в районе первого отсека и внутренних взрывов в отсеке, исключена конструктивно почти полностью: как показывает опыт войн, торпеды в аппаратах взрывались большей частью в результате того, что их непосредственно поражали взрывы авиабомб и артиллерийских снарядов, попадавших в корабли. Именно разрушение аппаратов № 2 и № 4 является указанием на то, что в носовой оконечности имел место взрыв, обозначенный № 1.

Предположение о неконтактном взрыве в районе кормовой оконечности проистекает из факта затопления кормовых отсеков и выявившейся в ходе спасательной операции неработоспособности люка и устройств отдачи буя. Но если фактически взрыва в районе кормовой оконечности не было, то это

означает одно: пороки проекта и низкое качество изготовления. В опубликованной 13 августа 2002 г. в "Новой газете" статье "«Она утонула» — 2" не выдвигаются какие-либо версии гибели корабля, альтернативные версии Генпрокуратуры, а только выражается сомнение в истинности того, что говорят "Рубин" и Генпрокуратура. Среди всего прочего в ней сообщается следующее:

«Гидравлический удар (удар воды) остановила прочнейшая переборка 4-го и реакторного отсека 5 и 5-бис. Утверждение специалистов ЦКБ "Рубин" противоречит заключению прокуратуры. По словам генпрокурора, 6-й, 7-й, 8-й и 9-й отсеки не повреждены в результате взрыва. Но специалисты "Рубина" утверждают, что в этих отсеках были разрушены транзитные магистрали (понимаем как системы вентиляции, подачи воздуха высокого давления и др.). Если эти магистрали разрушились от взрывов, а переборки 6-го, 7-го, 8-го и 9-го отсеков не пострадали, значит, конструкция магистралей не обеспечивала живучести отсеков. **Это является явным недостатком, если не грубейшим нарушением принципа герметичности. Конструкторы свидетельствуют против себя** (выделено нами при цитировании: это мнение кораблестроителей, находящихся в оппозиции к И.Д.Спасскому, высказанное ими журналисту "Новой газеты" на условиях, что их имена не будут оглашены и не станут известны генералам кораблестроительной мафии, одним из которых является И.Д.Спасский)».

И кроме того, сообщается со ссылкой на офицеров Северного флота (также на условиях анонимности в целях защиты их от гнева и репрессий со стороны высшего командования), что экипаж "Курска" вообще не имел допуска к эксплуатации торпед 65-76, поскольку не освоил этот вид оружия. Это сообщение тоже вызывает удивление, поскольку если оно соответствует истине, то получается, **во-первых**, что корабль несколько лет плавал, не умея пользоваться одним из элементов своего штатного вооружения, и **во-вторых**, что один из составов преступления командования Северного флота состоит в том, что практическая торпеда типа 65-76, вопреки тому, что экипаж не умел ею пользоваться, всё же была погружена на "Курск" для стрельбы ею в ходе учений, в которых он погиб.

В этой же статье приводится и мнение Генпрокуратуры о том, как была повреждена комингс-площадка, не попавшее в приведённый ранее текст выступления В.Устинова 26 июля 2002 г., опубликованного в интернете с сокращениями:

«Пристыковать спасательный аппарат к комингс-площадке аварийного люка было невозможно, так как её повредил кусок носовой части, отлетевший после взрыва».

Там же представлено и противоречащее этому объяснение, исходящее от "Рубина", в котором ни слова не говорится о повреждении комингс-площадки:

«Что касается «неприсоса» спасательного аппарата к комингс-площадке подводной лодки, необходимо отметить следующее. Посадки аппарата на комингс-площадку осуществлялись неоднократно, несмотря на сложные гидрометеорологические условия. Однако в связи с тем, что к этому моменту прошло более 40 часов после гибели АПК, отсек был полностью заполнен водой, и давление внутри предкамеры спасательного люка равнялось забортному, что не позволило аппарату «присосаться» к комингс-площадке».

Вопрос к "Рубину" уже неоднократно задавался: "Почему вы спроектировали лодку так, что отсеки оказались затопленными после взрыва?" Но и объяснение Генпрокуратуры взывает сомнение. Во-первых, сообщалось, что в районе гибели "Курска" были осмотрены 4 квадратных морских мили (в другом варианте сообщения 4 кв. км) морского дна и найдено всё, по крайней мере основное, что относится к катастрофе и необходимо для расследования её причин. Соответственно встают вопросы: вы нашли этот «кусок носовой оконечности»? какова его масса, форма и размеры? какова была его начальная скорость вылета из зоны взрыва? какова была его скорость соударения с комингс-площадкой?

Чтобы понять суть этих вопросов, у себя дома в ванне *проведите быстро* под водой раскрытой ладошкой, и вы ощутите, что это объяснение Генпрокуратуры взывает большие сомнения. Они усилятся, если Вы знаете, что согласно законам гидромеханики всякие листоподобные по форме тела, **во-первых**, имеют склонность занимать положение поперёк потока, быстро утрачивая в таком положении кинетическую энергию $(mV^2/2)$; а **во-вторых**, они гидродинамически неустойчивы, вследствие чего траектория их свободного полёта в жидкости представляет собой беспорядочную ломаную линию, образованную отрезками кривых. То же касается и свободного полёта в жидкости объёмных тел типа многогранников, с граней которых при движении беспорядочно срываются вихри. Соответственно этим гидромеханическим обстоятельствам, если из зоны взрыва в носовой оконечности вылетело что-то большое (например, фрагмент лёгкого корпуса с набором и конструкциями, находящимися в междубортном пространстве, размерами 5 м × 4 м × 2 м), то вряд ли оно долетит до комингс-площадки, расположенной в корме более чем за сто метров от эпицентра. Тем более не долетит, если оно небольшое по размерам, поскольку в этом случае оно растратит свою кинетическую энергию в воде ещё ближе от места вылета.

Может возникнуть вопрос: “Почему согласно предполагаемой схеме, торпеды из состава поразившего “Курск” залпа взорвались в разных местах, причём достаточно далеко удалённых друг от друга?”.

Дело в том, что принципы и алгоритмы самонаведения разных торпед в одном залпе могут быть разными. Торпеда в пассивном режиме самонаведения может наводиться на шумы механизмов лодки и посылки её гидролокаторов; в активном режиме самонаведения может наводиться на основе посылок её бортового гидролокатора; торпеда может выявлять вихревой кильватерный след корабля и наводиться по нему; торпеда может быть дистанционно управляемой по проводам и наводиться с борта выпустившей её подводной лодки на основе информации лодочной БИУС. На разных участках движения торпеды принципы осуществления наведения её на цель могут быть разными, и она может переключаться из одного режима в другой как автоматически, так и по команде извне.

Кроме того, при залповой стрельбе торпеды из аппаратов выходят не одновременно, а с некоторыми интервалами, и при этом программа залповой стрельбы может предусматривать осуществление каждой торпедой нескольких манёвров после выхода её из аппарата для того, чтобы торпеды на пути к цели шли в достаточно широкой полосе. Такое движение торпед к цели в полосе, шириной несколько сотен метров, увеличивает вероятность захвата цели (особенно маневрирующей) головками самонаведения и соответственно увеличивает вероятность поражения цели не той или иной торпедой, а залпом.

При осуществлении этих принципов в торпедной стрельбе, на конечном участке своего движения торпеды одного залпа могут подходить к цели с разных направлений, а самонаводиться на цель они могут на основе различных физических и алгоритмических принципов. Поэтому вовсе не предопределено статистически поражение торпедами каких-то определённых районов корабля, как это было, когда в годы второй мировой войны первые появившиеся торпеды с пассивными акустическим головками самонаведения, наводясь по шуму гребных винтов, поражали цели преимущественно в кормовую оконечность.

Кроме того, для поражения цели вовсе не обязательно прямое попадание в неё торпеды: торпеды снабжаются многоканальными взрывателями, каждый из каналов которых реагирует на различные физические поля надводного или подводного корабля (электромагнитное, акустическое, падение освещённости при прохождении под днищем корабля, кильватерную струю и т.п.) и осуществляют подрыв боезапаса торпеды в зоне поражения на расстоянии в несколько метров от корпуса корабля[1]. При этом корабль поражает не фугасное действие взрыва, не кумулятивная струя, а сформировавшийся в воде фронт ударной волны, и повреждения, наносимые ударной волной, оказываются даже более тяжёлыми, чем повреждения, которые способен нанести контактный взрыв той же мощности непосредственно у борта.

*　　　*
*

В версию Генеральной прокуратуры развития аварии в торпедном аппарате на спроектированном без серьёзных конструктивных ошибок и технически исправном “Курске” при отсутствии на нём серьёзных нарушений в организации службы, укладывается только случай «особо жестокого невезения», т.е. по своему существу — убийственной эгрегориальной алгоритмики, действующей в пределах Божиего попущения.

Соответственно этой версии на “Курск” был принят экземпляр торпеды с каким-то скрытым обширным по локализации дефектом в материалах резервуаров и трубопроводов её топливной системы. В этом случае катастрофическая утечка компонентов топлива торпеды могла произойти через внезапно открывшиеся в резервуарах или трубопроводах свищи большого проходного сечения, а не через микротрещины в уплотнительных прокладках и неплотности соединений. Также могла произойти и катастрофическая разгерметизация резервуара с перекисью водорода, в результате чего произошло снятие давления в резервуаре, что повлекло интенсивный распад перекиси на воду и атомарный кислород в самом резервуаре с взрывным характером нарастания давления и температуры. В результате такой утечки или разгерметизации резервуара и происшедших химических реакций аппарат мог быть разрушен внутренним взрывом, и этот взрыв мог повредить прочный корпус в районе размещения аппарата и повлечь за собой вторичные взрывы повреждённых им торпед в первом отсеке.

Однако эта версия опровергается другими известными фактами: в этой версии ничто (кроме грубых конструктивных ошибок бюро-проектанта) не может объяснить причин возникновения пожаров и затопления отсеков, расположенных в корму от реакторного. В ней ничто не объясняет и причин нерабо-

---

[1] Это же касается и морских мин (донных и якорных) с тем отличием, что многие из них реагируют на поле изменения давления, вызываемое движением корабля.

тоспособности аварийного буя и конструктивного узла «спасательный люк — комингс-площадка» в 9-м отсеке. И уж совсем ничто в этой версии не может объяснить загиб по направлению вовнутрь некоторых обломков конструкций и существенную (на протяжении более 10 метров по длине) ярко выраженную асимметрию разрушений по правому и левому бортам на уцелевшей части корпуса "Курска", которая видна на фотографиях, сделанных в доке в Росляково.

Но и такого рода скрытая дефективность одного экземпляра торпеды, якобы повлекшая гибель корабля, не может быть основанием для снятия с вооружения всех торпед этого типа и других торпед с перекисно-керосиновой энергетикой. Это основание для ревизии торпед в арсеналах и ревизии заводов-изготовителей, но не для снятия с вооружения всех торпед с перекисной энергетикой.

Соответственно решение о снятии с вооружения торпеды 65-76 представляется не обоснованным материалами расследования причин гибели "Курска".

Тем не менее, возможно, что сами по себе принципы, заложенные в конструкцию торпеды 65-76, сама её конструкция, технологии изготовления материалов и элементов конструкции — действительно неудачные, вследствие чего на флотах накопилась многолетняя статистика мелких и крупных неприятностей с этими торпедами, которые однако не доводили до тяжёлых аварий и гибели кораблей, и что эта статистика сокрыта за грифами секретности. Но и в этом случае решение о снятии с вооружения торпеды 65-76 должно мотивироваться этой статистикой, а не преподноситься обществу, как забота командования об устранении возможностей повторения такого рода катастроф в будущем, по причине, якобы действительно приведшей к гибели атомного подводного крейсера "Курск".

Это так, поскольку расследование причин его гибели в том виде, в каком его представила Генеральная прокуратура, не может быть признано успешным, а выводы следствия не могут быть признаны достоверными.

* * *

В общем, как показывают обстоятельства трагедии, ход её расследования, итоговое выступление Генерального прокурора Российской Федерации В.Устинова, отклики на него, показанный по 1 каналу Российского телевидения 11 августа 2002 г. фильм "Гибель «Курска». Следствие закончено":

Без публикации материалов видеосъёмок затонувшего "Курска" на дне в том виде, как он выглядел в месте залегания на грунте до начала работ по съёму с него конструкций и извлечению обломков, **— наиболее обоснованной уже опубликованными видеоматериалами оказывается версия о гибели корабля в результате его поражения торпедным залпом натовской подводной лодки, которая вела разведку в районе учений Северного флота.**

И соответственно главные причины трагедии — библейская доктрина порабощения всех и подвластность ей правящей бюрократической мафии СССР и России, одна из ветвей которой на протяжении последних десятилетий контролировала ВМФ и военное кораблестроение.

* * *

Но можно выдвинуть ещё одно предположение. Существует политический сценарий глобальной значимости, в котором:

- Генпрокуратуру и Госкомиссию «разводят» так, чтобы они путано и неубедительно официально огласили в качестве итоговой крайне сомнительную в военно-техническом отношении версию гибели корабля вследствие убийственного единичного невезения — «флуктуации»[1];

---

[1] В фильме "Гибель «Курска». Следствие закончено" сообщается, что произошла скоротечная разгерметизация резервуара торпеды с перекисью водорода через микротрещины в его сварных швах. Это стало причиной скоротечного распада перекиси водорода на воду и атомарный кислород в самом резервуаре, что повлекло взрывной характер нарастания давления и температуры внутри него. В обоснование этого утверждения было сказано, что 11 августа 2000 г. уже на борту "Курска" командир минно-торпедной боевой части лодки зафиксировал именно в этой торпеде повышение давления перекиси на 1 $кГ/см^2$ относительно начального значения и занёс этот факт в соответствующий журнал. Но поскольку выявленное повышение давления — в пределах допускаемого руководящими документами, то никаких мер к нейтрализации торпеды принято не было.

→→→

- наряду с этим на протяжении двух лет информацию (и, прежде всего, видеоинформацию из Росляково) сливают дозировано и тематически целенаправленно в общество так, чтобы кто-нибудь в обществе независимо от расследования Госкомиссии и Генпрокуратуры обязательно сам обосновал бы версию о гибели корабля в результате его поражения торпедным залпом неизвестной натовской лодки.
- далее эту версию потопления “Курска” торпедным залпом натовской лодки, исходящую из общества, можно раскрутить в «независимых СМИ», и на её основе начать валить существующий режим в России, а может быть и в США.
- последнее открывает далеко идущие политические перспективы глобального масштаба.

В наиболее мерзком варианте этой версии, — в действительности “Курск” погиб в результате каких-то иных причин, которые так и остались не выясненными, и выяснять которые никто из подвластных «мировой закулисе» властей и не намеревается.

Например, причиной гибели мог стать пожар в первом отсеке. Возгорание чего-либо — по статистике — наиболее частое нештатное происшествие на кораблях. Оно способно перерасти в пожар. Если не считать курения в запрещённых местах, то чаще всего причиной возгораний являются неисправности электрооборудования.

Соответственно и пожар в первом отсеке мог возникнуть вследствие неисправности электрооборудования. Для его возникновения достаточно короткого замыкания либо, чтобы какая-то гайка, прижимающая клемму, была слабо затянута или отвинтилась под воздействием вибраций. В последнем случае электрическое сопротивление такого соединения может значительно возрасти, и оно начнёт работать в режиме «электроплитки» с открытой спиралью или даже может начать искрить. Если же концентрация кислорода в отсеке была повышенной, вследствие неисправности соответствующих приборов контроля или ошибок экипажа (как это было на “Комсомольце”), то достаточно разогревшееся электрическое соединение могло самовозгореться. Если такое произошло в цепях аккумуляторной батареи (одна из них размещена тоже в первом отсеке под первой платформой), то мог произойти взрыв аккумуляторной батареи, в том числе и потому, что аккумуляторные батареи могут выделять водород, который в смеси с воздухом (его кислородом) образует взрывчатую смесь — гремучий газ. Это был первый из зарегистрированных взрывов.[1]

При возникновении пожара лодка начала всплытие в надводное положение, при этом часть личного состава получила приказ перейти в кормовые отсеки, вследствие чего их тела были обнаружены не на их боевых постах.

Однако всплыть на поверхность и передать сообщение об аварии лодка не смогла, вследствие того, что пожар повлёк за собой взрыв торпед в стеллажах первого отсека (это был второй взрыв, мощность которого оценивается в 8 т в тротиловом эквиваленте). Он разрушил прочный корпус и произвёл катастрофические разрушения в отсеках, расположенных в нос от реакторного. В результате разрушения прочного корпуса лодка затонула.

Вследствие ошибок, допущенных ВМФ при разработке и задании требований к системе электроснабжения корабля или проектантом при её проектировании, в отсеках, расположенных в корму от реакторного, начались самовозгорания электрооборудования (как это было на “Комсомольце”) по причине нештатного перераспределения мощности. То, что в 9-м отсеке в воду уронили кассету РДУ (регенеративной дыхательной установки) с химреагентом поглотителем углекислоты и восстановителем кислорода, — это было уже потом, когда уровень воды в прочном корпусе поднялся достаточно высоко.

И в этом же фильме сообщается, что соответственно всей собранной документации (мелькнули и какие-то документы из Казахстана — в Алма-Ате вроде как был один из торпедных заводов СССР) подозреваемая торпеда выпуска 1991 г. была правильно изготовлена (т.е. при этом резервуар должен был пройти ультразвуковой или рентгеновский контроль сварных швов, о результатах которого ничего не сказано), правильно хранилась в арсеналах, правильно была подготовлена для использования на лодке.

Но торпеда — не единичное изделие ручной сборки, а серийное. Соответственно при серийном производстве, аналогичные дефекты неизбежно должны быть и в других изделиях той же технологической партии. Поэтому следует осветить вопрос о состоянии сварных швов в аналогичных резервуарах других экземпляров торпед, выпущенных на том же заводе в те же дни, на том же оборудовании, теми же людьми, что и подозреваемая роковая торпеда “Курска”; а также и других торпед, что хранились всё это время в том же арсенале. Как минимум должны быть проанализированы торпеды с заводскими номерами ± пять от номера подозреваемой торпеды. Но об этом в фильме не сказано ни слова.

[1] Версия о взрыве аккумуляторной батареи называлась ещё в августе 2000 г., но была отвергнута, так как эксперты решили, что взрыв аккумуляторной батареи не мог бы вызвать пожар, способный повлечь термический взрыв торпед в стеллажах первого отсека спустя две минуты.

Затопление отсеков, расположенных в корму от реакторного, было вызвано тем, что реальная взрывостойкость уплотнений конструктивных отверстий в прочном корпусе, оказалась ниже расчётной. Это могло быть следствием низкого качества выполнения работ при постройке корабля, либо результатом ошибок в задаваемых ВМФ нормах и в разработанных наукой методиках расчёта технических параметров конструкций, механизмов и устройств, обеспечивающих заданную взрывостойкость.

Комингс-площадка кормового люка могла быть повреждена когда-то в базе. Например, если потребовалось загрузить на борт какой-нибудь тяжёлый ящик (оборудование) для его размещения в одном из кормовых отсеков, то было удобнее его грузить через кормовой люк, а не через рубочный или носовой. Если при погрузке тяжёлый стальной ящик с острыми краями сорвался с крана и упал на комингс-площадку, то в результате его падения, на кольце комингс-площадки могли остаться достаточно глубокие задиры, которые и не позволили пристыковать спасательные аппараты в ходе спасательной операции; а люк мог быть при таком падении повреждён[1].

* * *

Но есть и другая возможность. В уже цитированной статье “Новой газеты” от 13 августа 2002 г. “«Она утонула» — 2”, сообщается следующее:

«… один из самых страшных конструктивных недостатков на “Курске”. В августе 2000-го так и не получилось состыковать спасательный аппарат с люком девятого отсека. Моряки тогда даже не знали, что состыковать колокол с комингс-площадкой невозможно, так как допущены грубые конструкционные и строительные ошибки. Резиновое противошумное покрытие неправильно покрывает комингс-площадку люка и в принципе не позволяет стыковку[2]. Об этом недостатке знали только конструкторы ЦКБ “Рубин”, но промолчали тогда. Хотя подводников можно было попытаться спасти другим способом. Молчат до сих пор, хотя на всех остальных лодках этого проекта — такой же конструктивный недостаток и его можно устранить!»

* * *

Однако после этого лодка некоторое время могла эксплуатироваться «на авось» с повреждённой комингс-площадкой и наглухо задраенным люком 9-го отсека. Дело в том, что потребность в реальной стыковке с комингс-площадкой спасательного колокола или подводного аппарата возникает в судьбе далеко не каждой лодки. И кроме того, расположенный в кормовой оконечности низко над уровнем воды люк просто опасно открывать после всплытия в море, поскольку район его расположения может уходить под воду при качке: на фотографии на рис. 4 видно, что район расположения люка при движении лодки в надводном положении даже при отсутствии сильного волнения моря замывается бурунами. Редкость потребности в исправной *комингс-площадке, неисправность которой не препятствует использованию лодки по назначению,* и необязательность пользования люком 9-го отсека в повседневной жизни экипажа могли послужить основанием для того, чтобы принять решение произвести замену комингс-площадки и исправление повреждений люка в ходе очередного планового ремонта корабля. Тем более принятию такого решения могло способствовать постоянное недостаточное финансирование Флота с конца 1980-х гг. сначала мерзавцами-партаппаратчиками, а потом мерзавцами-реформаторами.

Но когда “Курск” погиб, разными людьми были высказаны предположения о том, что он потоплен торпедами натовской лодки. Соответственно складывающемуся одному из направлений общественного мнения некие силы решили сделать глобальную политику, разыграв эту карту.

---

[1] Кроме того, если люк был неисправен и это знали члены экипажа, то это объясняет, почему съёмный внутриотсечный трап не был расчехлён и приставлен к люку: зная о неисправности люка в 9-м отсеке, собравшиеся в нём люди вынужденно ждали помощи извне, не предпринимая никаких попыток к самостоятельному выходу из затонувшей лодки.

О том, что съёмный трап так и остался на месте своего хранения в положении по походному, и что попытки самостоятельного выхода из 9-го отсека не предпринимались, было прямо сказано в упоминавшемся уже фильме “Гибель «Курска». Следствие закончено”.

[2] Вообще-то нормально после завершения постройки лодки, ремонтов и в ходе боевой подготовки осуществляется стыковка колокола и комингс-площадки всухую (в надводном положении). По крайней мере, так было в советские времена.

То есть если версия о том, что комингс-площадку залепили «резиной», соответствует действительности, то дело зашло очень далеко…

Т.е. можно предположить и следующее: Хотя после происшедшей катастрофы “Курск” лежал на дне с разрушенной носовой оконечностью, но в корму примерно от плоскости *«2» (на схеме носовой оконечности, приведённой в главе 8),* конструкции лёгкого и прочного корпусов были целы. Однако снаряжённая спецкоманда (принадлежность которой спецслужбам какого-то определённого государства вопрос открытый) установила на корпусе затонувшей лодки заряд по правому борту в районе первого отсека. Его взрыв должен был оставить следы, характерные для взрыва торпеды. Кроме того были установлены ещё несколько вспомогательных зарядов. Их взрывы должны были дорушить носовую оконечность так, чтобы стереть следы исключительно внутреннего взрыва, происшедшего в ходе катастрофы.

Когда все эти заряды были подорваны, то 15 ноября 2000 г. норвежские сейсмологи зафиксировали взрывы на дне в месте гибели “Курска” и оценили их мощность в 200 кг в тротиловом эквиваленте, что примерно соответствует мощности боеголовок многих типов противолодочных торпед. Силы охраны водного района ВМФ России, которые действовали в районе гибели корабля, прибытие и действия этой спецкоманды «прозевали» (или им было приказано «прозевать»). Но когда прогремели взрывы, они вынуждены были произвести контрольно-профилактическое бомбометание гранатами РГ-60, о чём и сообщили журналистам, не признавшись однако в том, что более мощные взрывы были произведены не ими.

Это “контрольно-профилактическое” бомбометание ВМФ России было психологически необходимо для того, чтобы свой же личный состав не задавал вопросов на тему о том, «что взорвалось на дне?» и «почему мы никак не прореагировали на эти взрывы?»: на такие вопросы у командования вряд ли бы нашлись убедительные ответы. А после того, как отбомбились, то объяснение простое: на дне произошла подвижка обломков, в результате которой взорвались уцелевшие торпеды, и мы в «контрольно-профилактических» целях отбомбились по возможным диверсантам, действия которых могли вызвать эту подвижку обломков.

Когда таким образом погибшему “Курску” был придан внешний вид, необходимый для осуществления политики в русле этого сценария, то было принято решение “Курск” поднять и поставить в док для обследования. И соответственно после подъёма “Курска” в русле этого политического сценария осуществляются разноплановые действия, направленные на то, чтобы официальные расследования Госкомиссии и Генпрокуратуры огласили заведомо несостоятельную в военно-техническом отношении версию, но в то же время на основе слитой в общество информации, в самом обществе была бы убедительно обоснована версия о потоплении “Курска” торпедным залпом натовской лодки.

Поэтому и для опровержения версии о том, что в неком глобальном политическом сценарии погибший “Курск” стал «краплёной картой», и потому уже после своей гибели он дополнительно был подорван так, чтобы люди видели на кадрах, снятых в Росляково, следы торпедной пробоины, а официально оглашаемые версии воспринимали как заведомую ложь, тоже необходимо:

Рассекретить и опубликовать видеосъёмки “Курска” на дне, осуществлённые до начала отделения от него фрагментов конструкций, и соотнести запечатлённое на них с чертежами общего расположения корабля.

Но надо понимать, что этот сценарий «разводки» Генпрокуратуры и Госкомиссии с далеко идущими целями *принадлежит глобальной политике и он в ней* работоспособен вне зависимости от того, как в действительности погиб “Курск”, и как возникли на нём следы внешнего взрыва торпеды; т.е. вне зависимости от того, потоплен ли “Курск” торпедным залпом, либо же он погиб вследствие других военно-технических причин, но вид потопленного торпедами корабля ему придан целенаправленно работой некой спецкоманды.

И показанный 11 августа 2002 г. по первому каналу Российского телевидения уже упомянутый «отчётный» фильм “Гибель «Курска». Следствие закончено” — тоже укладывается в обсуждаемый *глобальный* политический сценарий «разводки» Генпрокуратуры и Госкомиссии с целью разыгрывания технически несостоятельных официальных выводов обоих расследований в качестве «политической карты».

Начнём с того, что в фильме прямо прозвучали слова, о том, что, осмотрев четыре квадратных мили морского дна в районе гибели “Курска” с борта подводных аппаратов, никаких осколков и фрагментов чужих торпед или же чего-либо иного, не принадлежащего “Курску”, найдено не было. Причём сообщается, что этот осмотр дна был произведён в первые же дни после катастрофы, когда донный ил ещё не успел засосать предметы, которые могут представлять интерес для расследования.

Но показать, как выглядел периметр области разрушений в районе первого отсека до начала работ по отделению каких-либо фрагментов от лодки, заказчики и создатели фильма не пожелали, хотя о необходимости такого показа было сказано ещё в 2000 г. в первой редакции настоящей работы, которая

получила за два года в военно-морских и кораблестроительных кругах России достаточно широкую известность.

Если мнение о необходимости показа периметра известно в кругах, ведущих официальное расследование, то оно не может быть непонятно, в чём может убедиться каждый читатель настоящей работы. Но если оно известно, то оно может быть неприемлемо, и тогда ответом будет молчание, будто его никто и никогда не высказывал: миллионы телезрителей о нём не знают и не узнают — можно молчать и держать их всех за идиотов.

Однако при этом заказчики фильма посчитали необходимым отметить в фильме то обстоятельство, что “Курск” в течение своего последнего похода осуществлял положенное маневрирование для прослушивания кормовых секторов, где могли находиться натовские лодки, ведущие разведку, но ничего не обнаружил. Это телезрители должны понять так, что не только осколков чужих торпед не найдено, но в районе учений не было даже чужих лодок, с которых “не найденные” торпеды могли быть выпущены по “Курску”. Это своего рода двойная защита Генпрокуратуры и Госкомиссии от обсуждения версии о потоплении “Курска” торпедным залпом натовской лодки.

Вопрос же о том: *в состоянии ли лодка Пр. 949А обнаружить АПЛ с качественно иным уровнем шумности такие, как “Лос-Анджелес”, а тем более “Сивулф”?* — они обсуждать не стали. Это — тоже знак того, что заказчики фильма читали первую редакцию и сочли возможным так ответить на проблематику отставания ВМФ СССР (и России) в акустической скрытности от ВМС США, затронутую в главе 6.

Все такого рода *«игры в прятки с самим собой»* лодки, не слышащей никого кроме себя, с точки зрения тех, кто обладает реальным преимуществом в акустической скрытности выглядят совсем не так, как в описании Генпрокуратуры. Вернёмся к упоминавшемуся ранее в главе 6 эпизоду слежения американской лодки “Лэпон” за советским стратегическим ракетоносцем “Янки” (бюро-проектант “Рубин”), имевшему место ещё в 1969 г.

«Командир Мэк <“Лэпон”> держал вышестоящее командование в курсе всего, что происходило в океанской глубине. Подстраховывая “Лэпон” неподалёку от неё постоянно в воздухе находился самолёт “Орион”, который ретранслировал сообщения в Норфолк и Вашингтон. Однажды “Орион” был обнаружен “Янки”. Ракетоносец ринулся в глубину, энергично «убегая» от точки контакта. “Лэпон” спокойно держалась сзади — угроза из глубины русскими обнаружена не была, в отличие от угрозы воздушной.

Далее произошла интересная история. Один из высокопоставленных представителей авиации ВМС США дал интервью “Нью-Йорк Таймс” в контексте противолодочной войны и русских ракетоносцев. Конечно же ничего прямо сказано не было: и что “Янки” находится в данный момент на патрулировании, что она отслеживается “Лэпон” и противолодочными самолётами. Но тем не менее в номере газеты от 9 октября 1969 года, появилась статья под заголовком “Новые советские лодки относительно шумны и легко обнаруживаются”.

В то время Честер Мэк, единственный «главный свидетель», ни за что бы не согласился с оптимистичным настроением статьи. С точки зрения шумности “Янки” был совершеннее, чем все предыдущие проекты советских лодок и превосходила в этом плане многие американские лодки[1]. Только превосходная акустика “Лэпон”, подобную которой имели ещё несколько лодок в ВМС США, решила исход дела. Таково было его мнение…

Но далее, через несколько часов после публикации, “Янки” буквально взорвалась в немыслимом манёвре. Видимо, по линии МИД о статье был извещён Главный штаб ВМФ, а командир “Янки” получил «тёплые пожелания» из Москвы[2]…

---

[1] Было бы честно уточнить: более старых проектов. А вот если бы она превосходила лодки новых и перспективных проектов, то у командира “Лэпон” не было бы предмета для разговора.

[2] А надо было не выплёскивать барственное недовольство на командира лодки, поставленного под бой собственной дурью С.Г.Горшкова и К^{О}, а снарядить следственную бригаду КГБ в аппарат Министра обороны СССР, Главкома ВМФ, в Главное управление кораблестроения, ЦНИИ военного кораблестроения, ЛПМБ “Рубин”, ЦНИИ им. академика А.Н.Крылова, в ракетные КБ и КБ разработчики корабельных механизмов и устройств и сделать «оргвыводы» в кадровой политике. Очень возможно, что в этом случае не пришлось бы заниматься выяснением причин гибели ни “Комсомольца”, ни “Курска”.

Но не вредно и теперь снарядить такого рода бригады и сделать «оргвыводы» в отношении “выдающихся” флотоводцев, учёных и проектантов кораблестроителей, цена которым — разрыв по шумности АПЛ в 30 дБ в пользу США. Как юридически оформить фактический состав преступления «снабжение Флота заведомо непригодным оружием на протяжении нескольких десятилетий на основе мафиозно-корпоративного сговора карьеристов с признаками измены Родины» — это не проблема.

Огромный корабль резко развернулся на 180^{o} и помчался назад по своему прежнему курсу со скоростью 20 узлов, периодически снижая ход и напряженно слушая океан. Затем резкие и незакономерные повороты, снижение либо увеличение скорости, маневрирование по глубине. Всё это продолжалось в течение нескольких часов. Манёвр «Сумасшедший Иван», как его окрестили на “Лэпон”, не принёс успеха исполнителю, и «охотник» продолжал следовать неслышной тенью…» (Е.А.Байков, Г.Л.Зыков “Разведывательные операции американского подводного флота”, стр. 30, 31; этот текст продолжает ранее цитированный, где приводилась оценка превосходства в дальности обнаружения целей 18 км — “Лэпон”, 10 км — “Янки”).

Как видно из этого, если бы не публикация в “Нью-Йорк таймс” и не нагоняй от С.Г.Горшкова, командир советской лодки тоже мог бы отчитаться о том, что вверенная ему лодка совершала предусмотренное руководящими документами маневрирование с целью прослушивания кормовых секторов и ничего не обнаружила, что говорит о её акустическом совершенстве по отношению к уровню, достигнутому вероятным противником.

Но может возникнуть предположение, что американцы в этих мемуарах клевещут на детище “Рубина”, чтобы, идя у них на поводу, КГБ порушил сплочённый творческий коллектив “Рубина”, взращённый усилиями И.Д.Спасского. — Нет, не клевещут, а пишут правду. Если бы они воспринимали стратегические подводные ракетоносцы СССР и России как реальную угрозу, то США согласились бы сократить свои подводные стратегические ракетоносцы, при условии, что и мы сократим свои. Имея же ощутимое преимущество в скрытности своих стратегических ракетоносцев и АПЛ-истребителей, они не идут на предложения об их сокращении, однако мотивируя свой отказ совершенно другими причинами: традицией, географией и т.п.

Не пожелали заказчики фильма показать и то, как выглядела комингс-площадка люка 9-го отсека. Не пожелали они ответить и на вопрос о том, что стало причиной её повреждений и почему люди, собравшиеся после катастрофы в 9-м отсеке, вели себя так, будто заведомо знали, что спасательным люком пользоваться невозможно.

Нет в фильме и ответов на вопрос, в результате чего оказались затоплены отсеки, расположенные в корму от реакторного, если переборки реакторного отсека под воздействием взрыва устояли[1].

Вмятину в правом борту и дырку в её области мельком показали, но по вопросу о происхождении вмятины и результатах анализа того, что было извлечено из места, где теперь дырка, — тоже не было сказано ни слова. И поскольку ранее в прессе вопрос о состоянии после катастрофы конструктивного узла носового горизонтального руля не поднимался, то о нём, естественно, тоже ничего сказано не было, и внешний вид этого весьма значимого корабельного устройства остался за кадрами фильма.

Короче:

«Отчётный» фильм “Гибель «Курска». Следствие закончено” теми, кто способен думать и имеет представление об устройстве и службе подводных лодок, воспринимается как “мультфильм” на заданную тему с заранее заказанными выводами, поскольку военно-техническая убедительность излагаемой в нём версии крайне низка.

Видимо, оценив реакцию телезрителей на показ этого «киноотчёта» 11 августа 2002 г., повторный его показ 12 августа в 14.15 по 1 каналу, о чём было объявлено заранее, решили отменить. Создание и показ этого «*муть-фильма*» — пиаровская акция, которая однако — именно вследствие своей неубедительности для моряков и инженеров — способна повлечь далеко идущие политические последствия. Но этот фильм никак не кинодокумент, не отчёт об удовлетворительно проведённом успешном расследовании, убедительно вскрывшем истинные причины гибели корабля.

Всё это в совокупности приводит к следующим вопросам:

- расследование зашло в тупик и не смогло выявить истинные причин катастрофы вследствие низкой квалификации следователей и экспертов, но поскольку как-то должно отчитаться перед государством и обществом, то несёт вздор в надежде, что не поймут?
- в ходе расследования всё же выявлены причины катастрофы, но Генпрокуратура и Госкомиссия одержимы косноязычием и потому не могут убедительно показать, что они правы в своих выводах?
- участники расследования не властны над собой, и потому расследование вынужденно обосновывает заведомо несостоятельную версию гибели корабля, чтобы скрыть истину?

---

[1] Как сообщается в фильме, не затопленной оказалась только аппаратная выгородка кормового реактора.

На наш взгляд, в условиях, когда множество людей в обществе (и прежде, всего на Флоте и в Минсудпроме) готовы помогать следствию в выявлении причин гибели “Курска” своими знаниями, работой, расследование само собой в тупик зайти не могло. И не настолько косноязычны чиновники Госкомиссии и Генпрокуратуры, чтобы быть неспособными внятно и убедительно доложить обществу о результатах своей деятельности.

Имеет место третье: повторяется сценарий расследования катастрофы “Новороссийска” и в нём заранее предписана версия, которая должна получить по возможности убедительное научно-техническое обоснование.

И в этом случае, версия о самопроизвольном взрыве торпеды в аппарате, существенно проигрывает версии о пожаре, вызвавшем взрыв аккумуляторной батареи, а потом термический взрыв торпед в стеллажах. Версия, в которой техническая первопричина локализована в эпицентре большого взрыва, который уничтожил все или почти все следы причины, предпочтительнее именно потому, что ей сопутствует меньше «вещдоков», которые в неё не укладываются и тем самым её же и опровергают.

Так исторически получилось, что “Курск” был спроектирован и построен в русле глобального политического сценария разорения СССР в ходе “холодной войны”. И гибель его — тоже принадлежит к событиям глобальной политической значимости. Глобальная политика это — воплощение в жизнь библейской доктрины порабощения всех на основе иудейской надгосударственной корпоративной монополии на ростовщичество, к которой в XX веке добавилась система манипулирования авторскими и смежными правами. Но этот проект неосуществим, если в обществах, избранных в качестве объекта агрессии и порабощения, нет периферии исполнителей. Такой периферией библейского проекта являются мафиозно-организованные структуры масонства и обволакивающий их «кокон» профессиональных элитаризовавшихся корпораций. Метрополией масонства, его мировой столицей, является Великобритания.

Знание этих сведений, позволяет понять одно из сообщений, прозвучавших в фильме “Гибель «Курска». Следствие закончено”.

В нём было сказано, что в 2001 г. в одной из английских газет, была опубликована статья, в которой сообщалось, что в 1956 г. на одной из британских дизель-электрических подводных лодок взорвалась перекисная торпеда. После этого было высказано мнение, что аналогичное происшествие с перекисной торпедой повлекло за собой и гибель “Курска”.

В фильме не была названа ни газета, ни статья в ней опубликованная. Но если эта газета в масонских кругах воспринимается как масонский официоз, если публикация статьи сопровождалась некими паролями, то такая публикация была воспринята в масонских кругах России как приказ: в качестве официальной огласить версию гибели “Курска” вследствие самопроизвольного взрыва перекисной торпеды.

Версия самопроизвольного взрыва торпеды вследствие «невезения» была назначена для научно-технического обоснования потому, что её признание государством и обществом снимает вопрос об ответственности кого бы то ни было за гибель корабля. **И соответственно признание этой версии снимает вопрос о проведении ещё одного расследования на тему «вредительство в ВМФ и военном кораблестроении», при настойчивом проведении которого неизбежно выявится мафиозная корпоративность высшего руководства и ведущих специалистов, среди которых есть и посвящённые масоны.** В результате проведения настойчивого расследования уже на эту тему управленческие возможности масонства в отношении России станут меньше, а библейский проект столкнётся с трудностями в глобальных масштабах.

Соответственно после этой публикации и началось научно-техническое обоснование именно этой версии. Все, кто был склонен к обоснованию именно её или нёс в себе предубеждение о том, что именно по этой причине и погиб “Курск”, привлекались к работе Госкомиссии и следствия; те, кто придерживался других мнений, и уж совсем не кстати затрагивал вопросы о деятельности аппарата Главкома ВМФ, Главного управления кораблестроения и других главных управлений, вопросы о деятельности “Рубина”, ЦНИИ им. академика А.Н.Крылова, И.Д.Спасского и других высоких должностных лиц персонально, — те к работе не только не привлекались, но и уводились по службе и работе подальше от материалов расследования. Факты и мнения просеивались руководителями расследования и опекунами от масонства, в результате и возникла версия Генеральной прокуратуры, крайне неуклюже повествующая о том, что и как, в какой последовательности произошло.

И всё бы ничего, да вот общество не способно и не хочет поверить на слово, что всё *«так и було», если говорить словами Попандопуло из “Свадьбы в Малиновке”*. И это главная проблема для заказчиков научно-технического обоснования версии о «самопроизвольном взрыве перекиси в резервуаре торпеды», поскольку в инициативных расследованиях тех или иных общественных групп, встают и обосновываются более убедительно другие версии, и в них затрагиваются те вопросы, которые с точки зрения масонства обсуждению в обществе не подлежат.

Но настоящая работа, посвящена не масонству, целям и принципам его организации и роли в жизни толпо-“элитарного” общества под властью библейской доктрины.

Послесловие

Реально Пр. 949А (тем более в части внешнего вида) не является военной и государственной тайной России, которую бы натовцы желали бы выведать для того, чтобы воспроизвести у себя. И потому рассекретить и опубликовать материалы видеосъёмок погибшего “Курска” в том виде, в каком он был сразу же после гибели до начала подъёма с него обломков и уцелевших конструкций, можно без вреда для обороноспособности страны.

Если бы ВМС США хотели иметь лодки такого назначения, такого конструктивного типа, то они бы давно уже воспроизвели его у себя. Они бы сделали это точно также, но на основе своей технологической базы, как это в своё время сделал СССР. Так в 1960-е гг. под впечатлением от создания в США первых стратегических подводных ракетоносцев с 16 межконтинентальными баллистическими ракетами «Поларис А-1», первый из которых был назван “Джорж Вашингтон”, СССР создал свой аналог — АПЛ Пр. 667. Она получила в натовских кругах прозвище “Джон Вашингтон”, т.е. “Иван Вашингтон” в переводе на русский. Причём советский аналог оказался хуже американского прототипа по параметрам шумности вследствие господства в ВМФ СССР и военном кораблестроении горшковщины, одним из последних проявлений которой и стали АПЛ Пр. 949А.

Необходимость в создании “Ивана Вашингтона” возникла потому, что АПЛ носитель баллистических ракет собственной разработки (Пр. 658, бюро-проектант “Рубин”)[1], имела примерно 130 тонн водоизмещения на одну тонну ракет в его составе (при общем количестве ракет — 3). А “Джорж Вашингтон” имел около 30 тонн водоизмещения на одну тонну ракет в его составе (при общем количестве ракет 16). К тому же американские ракеты обладали большей дальностью полёта и были предназначены для подводного старта, в то время как первые ракеты, предназначенные для АПЛ Пр. 658, могли быть запущены только из надводного положения, что требовало пребывания лодки в надводном положении в течение 12 минут и достаточно хорошей погоды[2].

Это позорное для СССР соотношение показателей полезной весовой отдачи и других тактико-технических характеристик проектов первых для каждой из стран стратегических ракетоносцев, однако не является исключительной виной “Рубина”. В оправдание проектантов АПЛ Пр. 658 можно сказать, что они не были полновластны над этим проектом.

Дело в том, что в США создавалась система вооружений «Поларис», в которой разрабатывалась и ракета, и лодка носитель, а программа работ по созданию этой системы координировалась одним «штабом». Так было и в дальнейшем при создании в США систем вооружений «Посейдон» и «Трайдент». А в СССР на протяжении всей истории создания подводных стратегических ракетоносцев лодка и ракеты для неё имели административно независимых разработчиков, вследствие чего система вооружений на основе лодки и ракеты становилась результатом «перетягивания каната» и была такой, какой получится в противоборстве разработчиков, а не такой, какой требовало время. Вследствие этого и возникали такие

---

[1] Одна из них — К-19, известная на флоте как «Хиросима», а на Западе как «Widowmaker» («Изготовитель вдов»), — по свойственной ей «глухоте» 15.11.1969 г. столкнулась с американской АПЛ-истребителем “Гэтоу” в Баренцевом море, которая ошиблась при маневрировании и влезла под удар, но и после этого не была обнаружена К-19.

Показательно и то, что она ничего не слышала непосредственно перед столкновением, когда “Гэтоу” проплывала в нескольких метрах перед её носовой оконечностью с размещённой в ней гидроакустической станцией, которая должна была работать в режиме прослушивания моря.

К-219 тоже не слышала американского истребителя, который с нею столкнулся и повредил ракетную шахту, в которой поступившая забортная вода на глубине раздавила ракету, что привело к пожару и гибели корабля после всплытия.

[2] Это, по всей видимости, результат того, что “выдающиеся” военные учёные-стратеги тех лет в Академии Генштаба и Военно-Морской академии без понимания пережёвывали известную им информацию о борьбе ВМС США и Великобритании в Атлантике с лодками Германии в годы второй мировой войны XX века, вследствие чего бездумно подставляли под бой создаваемые в СССР подводные стратегические ракетоносцы и их экипажи.

Американцы же, разрабатывая свои стратегические ракетоносцы, знали, что пребывание любого из них на поверхности в течение 10 минут в зоне развитой противолодочной обороны, приведёт к тому, что в остальные 2 минуты залп он произвести не сможет, поэтому сразу же заложили в проект требование обеспечить подводный старт ракет.

Потом на протяжении всех лет, хотя подводный старт был обеспечен, но понимания первостепенной значимости акустики в деле обеспечения потаённости лодок, выражавшемся не в общем трёпе, а реально — в проектах, не было, вследствие чего и корабли, и экипажи по-прежнему подставлялись под бой.

душераздирающие варианты как отечественные “системы вооружений” на основе лодок Пр. 658 и Пр. 941. Но если Пр. 658 всё же мог возникнуть в результате первоначального отсутствия культуры осуществления многоотраслевых проектов[1], то Пр. 941 — неоспоримо результат организационной ошибки (независимость разработчиков), возведённой в систему. Полное подводное водоизмещение АПЛ Пр. 941 достигает 48 000 т (под другим данным 49 800 т), а её ракетное вооружение — 20 межконтинентальных баллистических ракет (соответственно 2 400 т водоизмещения на одну ракету, собственная масса ракеты около от 90 до 120 т по разным данным).

После создания “Ивана Вашингтона” С.Н.Ковалев, главный конструктор Пр. 658, вплоть до создания АПЛ Пр. 941 (ещё одного урода, в разные времена известного под названиями «Тайфун» — «Акула») жил тем, что руководил рисованием “Ивана Вашингтона” в новых модификациях, добавляя к номеру проекта 667 всё новые и новые буквы и их комбинации, обслуживая своей деятельностью мафию разработчиков лодочных ракет, деятельность которой вне темы настоящей работы и сокрыта за забором ещё более суровой секретности, чем лодки. И хотя ни одна из этих модификаций Пр. 667 (каждый раз представляемых как новый проект, поскольку водоизмещение выросло от 11 500 т у Пр. 667А до 18 200 у Пр. 667БДРМ) не только не превзошла, но и не достигла уровня акустической скрытности современных ей американских аналогов, С.Н.Ковалёв всё же стал академиком; не смотря на эти “достижения” стал академиком и его начальник — руководитель “Рубина” И.Д.Спасский.

Некогда И.В.Сталин сказал, что ядерное оружие это оружие шантажа, и был прав. Соответственно в ядерную эпоху СССР было необходимо разрабатывать и держать на вооружении ядерное оружие и средства его доставки, но следовало ограничиться количественным минимумом, обеспечивающем нанесение неприемлемого ущерба, при неоспоримо высоком качестве самих вооружений и средств их доставки.

Но если соотноситься с показателями акустики и пройденным отечественными стратегическими ракетоносцами путём от 5 300 т водоизмещения при 3 ракетах (Пр. 658) до 48 000 т при 20 ракетах (Пр. 941), то можно сделать вывод**: “рубиновская” мафия во главе с И.Д.Спасским расцвела на разорении страны в гонке бессмысленных вооружений.**

И хотя лодки недопустимо шумят, горят, тонут, непотопляемость главного рубиновского фигуранта обеспечивается на протяжении десятилетий. И это может быть только результатом и выражением мафиозности глобального масштаба, политически организованной в русле осуществления библейского проекта, т.е. если не прямой принадлежностью к структурам масонства, то опекой со стороны глобальной масонской мафии.

История атомного подводного кораблестроения в порочных традициях горшковщины и научно-технической школы возглавляемого И.Д.Спасским “Рубина”, гибель “Курска”, ход расследования причин гибели, неуклюжая попытка Генпрокуратуры и Госкомиссии убедить общество в том, что ими установлены истинные причины гибели корабля — одно из многих выражений недопустимости мафиозно-бюрократического “элитарно”-масонского правления в наши дни.

Если копнуть другие отрасли деятельности российского общества, то в них картина будет качественно такая же, только будут другие имена и фамилии “выдающихся” деятелей, часть из которых тупые карьеристы-ставленники, а часть из которых посвящена в какой-то степени в деятельность масонских структур.

Но всё это написано не для того, чтобы поставить к стенке бюрократов-мафиози[2], проявивших свою зловредность в ВМФ и в подводном кораблестроении, а для того, чтобы люди задумались над всем этим и преобразили, прежде всего, сами себя так, чтобы повторение такого в дальнейшем стало невозможно.

---

[1] Хотя в государстве с плановой экономикой, победившем на этой основе в войне, создавшем атомную бомбу и космическую технику, такая культура была. Но в результате того, что после убийства И.В.Сталина и прихода к власти нового поколения психтроцкистов-хрущёвцев, было и вредительство. И оно выражалось в ведении разработок методом «перетягивания каната» административно не подчинёнными друг другу разработчиками разных элементов одного проекта при отсутствии реального управления проектом в целом.

[2] Многих из них для того, чтобы расстрелять, надо предварительно воскресить: но это — вне власти жаждущих мести. Да и ныне живых расстреливать бессмысленно: и так умрут и предстанут перед Богом, который воздаст за всё по справедливости. Просто кадровую политику — всему обществу — надо вести так, чтобы такие не́люди не оказывались у власти.

Ощущение необходимости этого есть у многих, даже у тех, кто лоялен сложившейся системе мафиозно-бюрократического "элитарного" правления. Ещё в то время, когда "Курск" лежал на грунте и только обсуждался проект его подъёма, в передаче "VIP-zona" Петербургского телевизионного канала «АСТ» председатель петербургского клуба подводников Игорь Кириллович Курдин охарактеризовал расследование причин гибели "Курска" следующими словами:

«Не хотелось бы думать, но всё выглядит как шоу, которым кто-то управляет».

Беда его и многих других как раз в том и состоит, что им не хочется думать, и уж совсем не хочется думать на тему управляемости глобальной политики на протяжении нескольких тысяч лет. Именно поэтому и имеют место «шоу», которыми действительно кто-то управляет, ориентируясь на осуществление своих интересов. Но если подумать, то вывод один:

Без освобождения жизни России от этих зол (концептуальной власти библейской доктрины и бюрократизации) и перехода общества в его самоуправлении к доктрине воплощения в жизнь идеалов человечности, трагедии такого рода и иные будут неизбежны и впредь.

И потому надо наконец-таки пробудиться, очнуться, начать думать и *непреклонно* воплощать благие помыслы в жизнь.

26 июля — 18 августа 2002 г.
Уточнения и добавления: 5 — 7, 24 сентября 2003 г.

* * *

Ещё одно добавление 2003 года

В 2003 г. глава ЦКБМТ "Рубин" И.Д.Спасский выпустил книгу "«Курск». После 12 августа 2000 года" (Москва, издательство «Русь»). Книга дорогая по нынешним временам (под 300 рублей), в ней много разных иллюстраций. Но что касается иллюстраций, относящихся к пребыванию АПЛ "Курск" в плавдоке № 50 в посёлке Росляково, то в ней приведена одна единственная иллюстрация — фотография, сделанная в процессе всплытия дока, после того, как "Курск" был установлен на кильблоки, а баржа "Giant-4" выведена из дока. Фотография сделана с носовых ракурсов в тот момент, когда почти всё ограждение выдвижных устройств (рубка) уже над водой, а весь корпус — ещё под водой, вследствие чего область разрушений в носовой оконечности не видна.

В нашем понимании то обстоятельство, что глава ЦКБМТ "Рубин" И.Д.Спасский не пожелал прокомментировать те фотографии, которые в настоящей работе прокомментировали мы, а так же не пожелал привести и прокомментировать те фотографии, которые нам недоступны, тоже ложится в обоснованную нами выше версию: "Курск" потоплен торпедным залпом, и поскольку этот факт официально подтверждать в силу разных причин у Российской стороны желания нет, то И.Д.Спасский не включил в свой трактат фотографии, способные опровергнуть официальную версию о гибели АПЛ в результате взрыва торпеды на её борту по неизвестной причине. Таким образом, он по умолчанию подтвердил несостоятельность официальной версии, и правильность версии, изложенной в настоящей работе.

23 декабря 2003 г.

Добавления 2004 года

Не лучше и книга "Правда о «Курске»" (Москва, «Олма-Пресс», 2004 г.), написанная Генеральным прокурором РФ В.Устиновым. Она также обходит молчанием всю проблематику затронутую и рассмотренную в настоящей работе.

20 декабря 2004 г.

Добавления 2005 года

О гибели АПЛ “Курск” вышла ещё одна книга, автор которой Борис Аврамович Кузнецов озаглавил её “Она утонула…”[1], дав ей подзаголовок *«Правда о “Курске”, которую скрыл генпрокурор Устинов»* (Москва, «Де-Факто», 2005 г.), подразумевая упомянутую выше книгу В.Устинова “Правда о «Курске»”. Прежде, чем обратиться к самой книге Б.А.Кузнецова, мы приведём сообщаемые в ней некоторые сведения о её авторе:

«Кузнецов Борис Аврамович, 19 марта 1944 года рождения, с 1962 по 1982-й служил на должностях оперативно-начальствующего состава в Ленинградском и Магаданском уголовном розыске, участвовал в раскрытии краж дуэльных пистолетов из музея-квартиры А.С.Пушкина, краж из Эрмитажа и Русского музея, хищений промышленного золота на приисках Чукотки, сотен других преступлений.

С 1982 года занимался адвокатской практикой, научной и правозащитной деятельностью. С 1989 года советник группы народных депутатов СССР — челнов Межрегиональной депутатской группы[2]. В июле 1990 года создал адвокатское бюро «Борис Кузнецов и партнёры», которое до 1995 года было в составе Санкт-Петербургской коллегии адвокатов, а с 1995 года — Межреспубликанской коллегии адвокатов» (“Она утонула…”, стр. 3).

Далее в книге следует более чем полуторастраничный список дел, в которых Б.А.Кузнецов представлял интересы тех или иных клиентов. После этого сообщается:

«В настоящее время представляет интересы 50 семей подводников, чьи дети и мужья погибли на апрк[3] «Курск», защищает научного сотрудника Института США и Канады Игоря Сутягина, обвиняемого в государственной измене, а также память Никиты Сергеевича Хрущёва и его сына Леонида по иску к писателю Владимиру Карпову и бывшему министру обороны СССР Дмитрию Язову[4], а также руководителя службы собственной безопасности МЧС России генерал-лейтенанта Владимира Ганеева[5], интересы адмирала Олега Ерофеева и контр-адмирала Юрия Кличугина» (“Она утонула…”, стр. 5).

По опросам журналистов и читателей газеты “Версия” (июль 1999), журналов “Деньги” (июль 1996) включался в пятёрку лучших российских адвокатов. В журнале “Лица” за 2000 — 2004 годы включался в число «Кумиров России» по разделу «Право» (“Она утонула…”, стр. 7).

В “Предисловии к предисловию” (так называется первый раздел книги Б.А.Кузнецова) он пишет:

---

[1] Ответ В.В.Путина на вопрос обозревателя американского телевидения Лари Кинга 8 сентября 2000 г. о том, что произошло с нашей лодкой. Этот ответ стал своего рода «паролем» для многих, кто успел опубликовать в отечественных СМИ что-либо претендующее на разоблачение цинизма власти по вопросу о гибели АПЛ “Курск”.

[2] Межрегиональная депутатская группа — объединение депутатов Верховного Совета СССР либерально-буржуазного корпоративно-индивидуалистического по своим воззрениям толка, которые были ударной силой в ниспровержении власти партийно-государственной бюрократии СССР и раскола СССР, чья деятельность привела к реставрации в России дикого капитализма.

[3] АПРК — атомный ракетный подводный крейсер.

[4] Есть две версии о судьбе сына Н.С.Хрущёва Леонида. Согласно одной из них, он, в годы Великой Отечественной войны, будучи лётчиком-истребителем, в ходе одного из боевых вылетов был сбит над территорией, занятой врагом, после чего числился пропавшим без вести. Согласно другой, в ходе его последнего боевого вылета он действительно был сбит, попал в плен к гитлеровцам, в плену сотрудничал с ними в области антисоветской пропаганды, был выкраден группой спецназа по приказу И.В.Сталина, судим и расстрелян за линией фронта.

Члены клана Н.С.Хрущёва, в своих выступлениях в СМИ настаивают на ложности второй версии, утверждая, что она выдумана в КГБ в период власти Л.И.Брежнева с целью дискредитации Н.С.Хрущёва.

Однако, поскольку до настоящего времени обломки самолёта Л.Н.Хрущёва и его останки не найдены (их искали целенаправленно и во времена, когда Н.С.Хрущёв был во главе партии и государства, и позднее), то объективно опровергнуть версию о предательстве Л.Н.Хрущёва не представляется возможным. А верить на слово представителям клана Н.С.Хрущёва не все могут, поскольку Н.С.Хрущёв был лжив на протяжении многих десятилетий как во времена И.В.Сталина, так и позднее. Но вот, что касается второго сына Н.С.Хрущёва — Сергея Никитича, то он в настоящее время комфортно живёт в США: т.е. по существу является предателем, поскольку до краха СССР, предпосылки к которому заложил во много его отец, он и здесь жил гораздо лучше большинства советских людей, с юности эксплуатируя свой “элитарно”-клановый статус; а вот как в СССР-России стало жить дискомфортно, то подался в США, вместо того, чтобы выносить Родину из катастрофы и тем самым исполнить свой нравственно-этический долг перед её народами.

В силу названных причин чисто юридически дело о защите чести и достоинства Н.С.Хрущёва и Л.Н.Хрущёва — «гнилое», но в рекламно-коммерческом отношении для создания положительного «имиджа» в определённых кругах — одно из наиболее привлекательных вне зависимости от результата.

[5] Арестован по обвинению во взяточничестве в особо крупных размерах.

«Как и в судебном процессе, адвокат выступает последним. (…) Теперь моя книга будет стоять на полках магазинов рядом с книгой Устинова, и заинтересованный читатель всегда может сравнить и оценить, где у Устинова правда, где полуправда, а где ложь».

Далее следует текст предисловия, озаглавленного “Почему вредно врать и зачем нужна эта книга?”

Т.е. из всего, что можно прочитать на первых страницах книги, можно подумать, что мы имеем дело с произведением непреклонного поборника правды и разоблачителя всякой лжи, весьма квалифицированного следователя и юриста с широким кругозором. Однако это не так.

Доходим мы до страницы 176 названного опуса непреклонного “поборника правды” и видим рисунок, — *на первый общий взгляд, если не вдаваться в детали,* — идентичный тому рисунку, который мы привели выше в гл. 9 как схему поражения АПЛ “Курск” торпедным залпом натовской подводной лодки.

На рисунке, приводимом Б.А.Кузнецовым в его книге на стр. 176, присутствуют те же чёрные круги, которыми мы обозначили предполагаемые эпицентры взрывов натовских торпед снаружи корпуса; присутствует обозначение поперечного сечения, по которому была предпринята попытка отделить обломки носовой оконечности перед подъёмом лодки.

Но из взятого Б.А.Кузнецовым в интернете нашего графического файла схемы поражения торпедным залпом “Курска” удалены выноски-указатели на аварийный буй и на люк 9-го отсека; удалена жирная пунктирная линия, которой мы обозначили зону локализации возможных деформаций корпусных конструкций и повреждений механизмов под воздействием ударной волны неконтактного взрыва торпеды, происшедшего над кормовой оконечностью.

А к чёрному кругу, которым мы обозначили область предполагаемой локализации эпицентра неконтактного взрыва над кормовой оконечностью АПЛ “Курск”, в книге Б.А.Кузнецова сделана выноска с дурацкой по её существу поясняющей надписью: «Пожар в результате попадания масла на пластины для регенерации воздуха».

Т.е. согласно рисунку в книге Б.А.Кузнецова пожар произошёл не в 9-ом отсеке внутри лодки, а снаружи — пламя якобы полыхало в воде за её бортом. Однако наши пояснительные надписи к двум чёрным кругам в носовой оконечности лодки сохранены автором книги в их оригинальном виде.

Т.е. разоблачитель версии генпрокуратуры и “непреклонный поборник правды” Б.А.Кузнецов в своей книге, если говорить юридическим языком:

- совершил акт плагиата (скачал из интернета графический файл, не дав ссылок на источник, откуда он был заимствован),
- а потом совершил подлог (внёс в файл изменения, которые извращают его вполне определённый смысл).

Либо эти же действия совершил помогавший ему технический редактор, который нашёл подходящий для его целей *графический файл реконструированной нами схемы поражения* и совершил с ним все описанные выше манипуляции, тем самым выставив Б.А.Кузнецова в роли плагиатора и субъекта, совершившего подлог.

При этом Б.А.Кузнецов в своей книге ничего не говорит о несостоятельности версии потопления АПЛ “Курск” торпедным залпом натовской подводной лодки (либо поражения его противолодочным оружием ВМФ России), хотя эта версия не может быть ему неизвестна. Он обязан знать о её существовании из материалов официального расследования, в котором она, как сообщает В.Устинов, была рассмотрена и отвергнута. Т.е. Б.А.Кузнецов обязан знать о ней даже в том случае, если к краже графического файла из настоящего аналитического сборника он непричастен, вследствие чего и не знаком с нашим её обоснованием.

Если же он действительно не согласен с версией потопления, но не желает её обсуждать публично, то ничто не мешало ему (либо его техническому редактору) взять в качестве основы для необходимой в его книге иллюстрации, графический файл с изображением продольного разреза АПЛ “Курск” (рис. 5 в настоящей книге), на котором нет никаких дополнительных изображений и надписей, поясняющих версию потопления “Курска” торпедным залпом. Тем более, что рисунок “Продольный разрез АПЛ проекта 949А” на основе этого же графического файла сам же Б.А.Кузнецов воспроизводит в своей книги на соседней странице 177.

Всё это в совокупности даёт основания утверждать, что и книга Б.А.Кузнецова “Она утонула…” — ещё одна публикация, умышленно направленная на то, чтобы под видом разоблачения официальной лжи (о том, что подводники в 9 отсеке погибли почти сразу же после взрыва торпед в первом

отсеке и затопления лодки, а не спустя несколько суток) поддержать официальную версию Генпрокуратуры о самопроизвольном взрыве неисправной перекисьводородной торпеды 65-76, которая, *мягко говоря,* «вызывает большие сомнения», если анализировать те фотографии, что были сделаны в плавдоке в Росляково после подъёма “Курска” и потом осели в интернете.

Работал на эту версию Б.А.Кузнецов сознательно, либо его подставил кто-то из технических помощников, кто помогал в подборе иллюстраций и подготовки их к изданию, — для этого вывода значения не имеет…

17 — 18 апреля 2005 г.

Ещё одно добавление 2005 года

В 2005 г. на многих сайтах в интернете обсуждался сериал о подводных лодках, показанный в Канаде, в котором было уделено внимание и гибели “Курска”. Вот один из вариантов изложения версии канадского фильма.

«Сейчас по History Channel в Канаде идёт сериал про подлодки. Две серии из этого сериала посвящено “Курску”. Одна из них уже прошла, сегодня — вторая. Вот описание первой серии передранное из одного топика: Поначалу показывали то, что мы уже видели и знали. Как и когда это случилось, и как наши военные начальники на это реагировали. Обычные кадры. Женщины в истерике и всё такое. Обвинения Путину, что оставался на отдыхе на Чёрном море. Показали Илью Клебанова, если помните, он был тогда вице-премьер министром. Показали как Клебанов стоял молча перед впавшими в истерику женщинами не зная что ответить. Мы уже немного расслабились, ну, мол, будет сейчас: пройдутся от души по нашим.

И тут внезапный поворот. Вы, наверное, помните, что была такая версия в некоторых газетах, что, мол, была рядом иностранная подводная лодка, и было вроде как столкновение, а потом детонировали торпеды на “Курске”. У нас это всё и осталось нелепым вымыслом, и в итоге, после двухлетнего следствия, в 2002 году была озвучена официальная версия, согласно которой самопроизвольно взорвалась торпеда в носовом отсеке, затем по цепной реакции взорвался весь боезапас, что и повлекло гибель подлодки и экипажа.

Теперь о том, что нам тут показали в этом фильме. Показали, что было две американские подводные лодки в районе манёвров. Они были на спецзадании, следя за маневрами. Одна подлодка “Мемфис” шла под прикрытием другой лодки “Толедо” в тени. Вроде, как только одна на экранах всех радаров и сонаров[1]. Потом “Мемфис” вынырнула из под своей ведущей лодки, чтобы получше исследовать запуск баллистической ракеты с “Курска”, не рассчитав курс и расстояние. Американцы оказались на встречном курсе и столкнулись в лобовом направлении с нашими. Они прошли всем телом по наиболее уязвимому второму отсеку “Курска”. Но самое ужасное случилось потом. На второй американской лодке “Толедо”, наблюдая всю картину, капитан решил, что русские каким то образом атаковали “Мемфис” и не долго думая, выпустил торпеду по “Курску”. Торпеда попала прямо в ослабленную часть на стыке второго и третьего отсеков и разорвалась внутри. В фильме показали компьютерную вариацию с участием всех трёх лодок о том как всё произошло. Нашими самолетами, по свежим следам, были зафиксированы масляные пятна на воде по курсу уходящей с места происшествия чужой подлодки.

В некоторых газетах писали, что была иностранная подлодка, вроде как английская, и мы все про это читали. Теперь о том, что мы точно не знали. Оказывается, наши вели эти две американские подлодки до всех событий и точно знали, что это были американцы на наблюдении. После столкновения и атаки на “Курск” министр обороны Сергеев поднял две противолодочные эскадрильи в воздух. Немедленно доложили на юг Путину. И в тот же момент на связь с Путиным вышли американцы. После связи с американцами Путин отозвал самолеты и, в конце концов, Путин (или его команда) принял решение оставаться на юге, чтобы не провоцировать нагнетание напряжённости. Всё, оказывается, было на краю пропасти. Срочно прибыл в Москву директор ЦРУ для консультаций. Все это время Путин постоянно был на связи с Биллом Клинтоном.

В итоге к лодке никого не подпускали, хотя весь мир предлагал квалифицированную помощь. Все мы ведь думали, что можно спасти кого-нибудь. Через несколько дней наши согласились пустить датчан, но со строжайшим приказом не подплывать к носу лодки. Датчане сумели открыть люк в восьмом отсеке,

[1] Вообще-то шумы двух кораблей — это не шум одного корабля, даже если они исходят из почти-то одного места. Т.е. если акустик слышит, то он различает, что шумят два, хотя пеленг на источники шумов совпадает.

нашли несколько посмертных записей, и подтвердили, что внутри лодки никто не выжил. После этого шла работа уже наших водолазов. Они уже не заботились о самой лодке, её реакторе и погибших моряках. Оказывается со дна около “Курска”, в срочном порядке убирались куски и обломки американского “Мемфиса”. Те российские газеты, которые все же умудрились опубликовать спутниковые снимки [подозрительной иностранной] подлодки на ремонте в норвежском порту были тут же прижаты к ногтю ФСБ. Эта подлодка действительно была американской “Мемфис” и добиралась она до Норвегии 7 дней вместо 2 обычных. Другая американская лодка “Толедо” зигзагами, нестандартным курсом, ушла в США. Двое представителей российского военного и политического руководства Игорь Сергеев и Илья Клебанов, которые не шли на поводу и отстаивали американский след как публичную версию были в итоге отправлены в отставку.

Некоторое время спустя (около двух недель после происшествия) весь предыдущий российский долг США был аннулирован, и Америка предоставила России новый кредит на 10 миллиардов долларов. Каждая семья, погибших на “Курске” моряков, получила немыслимую компенсацию в 25 000 долларов. Путину, тем ни менее, нужно было поднять лодку для поднятия политического имиджа. На подъём “Курска” год спустя, был подписан контракт с голландской компанией, единственной, которая согласилась поднять только среднюю и хвостовую часть. Все остальные компании за много меньшие деньги соглашались поднять весь корпус целиком. Голландцы отпилили два носовых отсека[1] и вывезли на сушу всё остальное. Вот тут нам и показали кадры лодки крупным планом так сказать по прибытии. Прямо у места отпила зияла огромная круглая дыра и края у этой дыры были вмяты внутрь. У нас этого точно не показывали, потому что немедленно эта часть фюзеляжа была объявлена засекреченной и впоследствии была ликвидирована, как, впрочем, все кинопленки. В фильме были приведены показания экспертов, которые подтвердили, что только американская торпеда нового образца (не помню её точное название), может оставлять такие следы, прожигая наружный слой и врываясь внутри.

Удивительный фильм. Особенно здесь в Канаде. Одно, несомненно, идея американского следа даже не подвергалась сомнению. Фильм был сделан при участии английских, канадских и независимых американских журналистов”.

Добавление: 17 ноября 2005 г.

Далее текст 2004 г.

*   *
*

Однако книги о гибели “Курска”, в которых представители кораблестроительной и военноморской мафии убеждают читателей, что причиной гибели 118 человек и корабля является дефект торпеды, оказавшейся на борту “Курска”, а не поражение его противолодочным оружием натовской лодки, — купят и прочитают не все. А кроме публикаций такого рода есть и публикации, в которых прямо утверждается, что “Курск” был потоплен торпедным залпом натовской лодки (например упоминавшаяся книга В.Доценко “Кто убил «Курск»”). И это приводит к вопросу: *А как убедить миллионы россиян в том, что ни одна натовская лодка к гибели “Курска” не причастна, что в Военно-Морском флоте и военном кораблестроении всё было в порядке и в советские времена, а тем более сейчас, — в обновляющейся России?*

— Надо отснять, разрекламировать и показать в широком прокате и на телевидении пафосный фильм в котором ***правдоподобно показать,*** как подводники гибнут вместе с кораблём, являя лучшие человеческие качества, а в их гибели никто не виноват: трагическая непредсказуемая случайность. И вот 12 февраля 2004 г. на экраны страны такой фильм о подводниках — “72 метра”, созданный режиссёром Владимиром Ивановичем Хотиненко, — вышел. Как этот фильм решает задачу убеждения миллионов, что в гибели “Курска” нет виновных?

— Он действительно пафосно повествует в художественных образах по принципу аналогии, что если первопричиной гибели “Курска” всё же и был внешний взрыв, а не внутренний, как о том отчиталась Генпрокуратура, то это взорвалась не торпеда, которую выпустила по “Курску” одна из подводных лодок НАТО, скрытно ведшая разведку в районе учений, а мина времён Великой Отечественной войны.

Ассоциативная связь, переносящая видеоряд фильма на гибель реального “Курска”, устанавливается через общность для фильма и реальной трагедии, по крайней мере четырёх обстоятельств: **во-первых**, обе лодки гибнут в ходе учений, **во-вторых**, обеим поставлена боевая задача атаковать торпе-

[1] Как видно по фотографиям из Росляково, отделить обломки носовой оконечности не удалось.

дами флагманский корабль условного противника, идущий в составе *ордера (т.е. боевого или походного порядка кораблей);* **в-третьих**, на борту присутствует гражданский специалист; **в-четвёртых**, хотя лодка из фильма — не атомоход, подобно “Курску”, но её проектантом тоже является ЦКБМТ “Рубин” возглавляемое И.Д.Спасским.

> Соответственно такого рода набору совпадений (как бы случайных и не мотивированных ничем, кроме сюжета — не может же быть фильм о подводниках без подводной лодки) на реальную гибель “Курска” переносится и вымышленная причина гибели лодки из фильма — подрыв на случайно всплывшей мине времён Великой Отечественной войны.

Так В.И.Хотиненко запятнал себя ещё раз. В прошлом он — создатель фильма “Мусульманин”. Этот фильм плох тем, что не показывает мировоззренческих причин несовместимости библейской и коранической культур, хотя должен был бы это показать, что посодействовало бы скорейшему прекращению многих доныне пылающих и тлеющих конфликтов на почве разногласий библейских и коранического вероучений.

А если говорить о том, какие действительно актуальные проблемы в жизни нашего общества мог бы высветить, но не высветил, тот же самый фильм “72 метра” (если бы в него внести одно единственное изменение в сюжете), то истории известны *две наиболее частые причины,* по которым в мирное время подводные лодки гибнут или оказываются на дне с затопленными отсеками:

- **Первая причина** — в проектах терпящих аварии и гибнущих в катастрофах лодок допускаются конструктивные ошибки, а кроме того верфи и заводы поставщики корабельного оборудования допускают брак при строительстве и ремонте подводных лодок. Кто-то был недобросовестен в труде на берегу, а экипаж лодки расплачивается за их недобросовестность десятками жизней. А виновных потом большей частью не найти: Кто те мерзавцы, что при строительстве “Курска” не сняли технологическую заглушку в датчике давления в отсеке? В результате их недобросовестности, когда отсек был затоплен, автоматическая система отдания аварийного сигнального буя не сработала, и буй остался в гнезде. К моменту проведения следствия соответствующие архивы завода-строителя были уже уничтожены, а сами подлецы-бракоделы с повинной не явились. А ведь это — не единственный дефект, допущенный при строительстве и техническом обслуживании корабля: были ещё пороки, проистекающие из обыкновенного карьеризма и своекорыстия участников научно-технической и военно-морской мафии, заправляющей военным кораблестроением без страха после того, как в 1953 г. с устранением И.В.Сталина отстрел вредителей-карьеристов в стране прекратился.

  При этом надо понимать, что покрытие должностными лицами ошибок и упущений, злоупотреблений властью[1] со стороны их подчинённых, обращение с такого рода намёками и просьбами к вышестоящим руководителям[2] автоматически порождает заговор, который в процессе своего развития обретает характер заговора политического и измены Родине. И одной из жертв такого рода созревшего ещё к началу перестройки заговора стал экипаж “Курска”.
- **Вторая причина** — ошибки экипажа или плохая организация службы на самой лодке (или на повредившем её другом корабле, если инцидент с лодкой происходит по его вине).

Но поскольку **задача, за которую В.И.Хотиненко заплатили и создали ему “паблисити”, состояла**:

- Не в том, чтобы высветить актуальную проблему действительно общественной значимости — России необходимо вернуться к непреклонной добросовестности в жизни и соответственно — к бескорыстию в труде.
- А в том, чтобы покрыть ложь, то:

[1] Надо различать “превышение должностных полномочий” и “злоупотребление властью”, поскольку злоупотребления властью наносят вред осуществлению концепции управления, поддерживаемой властью; а превышение должностных полномочий, приносящее пользу обществу, всегда достойно благодарности. Превышение должностных полномочий в требующих того обстоятельствах — средство подстраховывания подчинёнными действий вышестоящих руководителей. И по этой причине превышение должностных полномочий в требующих того обстоятельствах никак не может быть узурпацией власти.

[2] Чтобы они покрыли ошибки, упущения и злоупотребления.

Для того, чтобы лодка в фильме оказалась затопленной на дне, а экипаж начал мужественно бороться за живучесть, проявляя героизм и лучшие человеческие качества, — пришлось высосать из пальца завалявшуюся мину времён Великой Отечественной войны.

И соответственно этим обстоятельствам, на наш взгляд: снятый американцами фильм “К-19” о подвиге её экипажа, жизнями и здоровьем заплатившего за конструктивные ошибки и дефекты, куда честнее и патриотичнее по отношению к России, нежели скрытая за кадром подлость закулисных заказчиков и авторов фильма “72 метра”.

24 марта 2004 г.

ПРИЛОЖЕНИЕ:
Устройство подводной лодки

Этот раздел написан на основе материалов, взятых с сайта http://randewy.narod.ru/nk/pl.html «Интернет-клуб юного моряка», и предназначен для того, чтобы дать общее представление о конструкции и устройстве подводных лодок. Хотя иллюстрации относятся к середине XX века, тем не менее они дают представление о конструкции современных подводных лодок, которые отличаются от показанного на рисунках, прежде всего, своими размерами и формой, приспособленной для плавания под водой, а не для плавания по поверхности и «ныряния», как то имело место до появления атомных подводных лодок и развитой противолодочной обороны.



Подводные лодки могут быть одного из трёх архитектурно-конструктивных типов. На рисунке выше показаны поперечные сечения лодок различных архитектурно-конструктивных типов *(на нём цифрами обозначены: 1 — прочный корпус, 2 — надстройка, 3 — ограждение рубки и выдвижных устройств, 4 — прочная рубка, 5 — цистерны главного балласта, 6 — лёгкий корпус; 7 — киль; значение этих терминов пояснено далее в тексте):*

- *однокорпусные (а),* имеющие «голый» прочный корпус, который заканчивается в носу и корме хорошо обтекаемыми оконечностями лёгкой конструкции;
- *полуторакорпусные (б),* имеющие кроме прочного корпуса ещё и лёгкий, но часть поверхности прочного корпуса при этом остаётся открытой;
- *двухкорпусные (в),* имеющие два корпуса: внутренний — *прочный* и наружный — *лёгкий.* При этом лёгкий корпус имеет удобообтекаемую форму, полностью охватывает прочный корпус и простирается на всю длину лодки. Междукорпусное пространство используется для размещения различного оборудования и части цистерн.

Подводные лодки СССР и России являются двухкорпусными. Большинство атомных подводных лодок США (дизель-электрических они не строят с начала 1960-х гг.) являются однокорпусными. Это является выражением первоприоритетности для военно-морских стратегов различных качеств: надводной непотопляемости — для СССР и России и скрытности — для США.

Прочный корпус — основной конструктивный элемент подводной лодки, обеспечивающий безопасное нахождение её на глубине. Он образует замкнутый объём, непроницаемый для воды. Внутри прочного корпуса размещаются помещения для личного состава, главные и вспомогательные механизмы, оружие, различные системы и устройства, аккумуляторные батареи, различные запасы и т. Его внутреннее пространство разделяется по длине поперечными водонепроницаемыми переборками на отсеки, которые именуются в зависимости от предназначения и соответственно — характера вооружения и оборудования, в них размещённого.

В вертикальном направлении отсеки разделяются палубами (тянутся на протяжении всей длины корпуса лодки из отсека в отсек) и платформами (в пределах одного отсека или нескольких отсеков). Соответственно помещения лодки имеют многоярусное расположение, что увеличивает количество оборудования, приходящуюся на единицу объёма отсеков. Расстояние между палубами (платформами) «в свету» делается более 2 м, т.е. несколько большим, чем средний рост человека.

Конструктивно прочный корпус состоит из шпангоутов и обшивки. Шпангоуты имеют, как правило, круговую кольцевую, а в оконечностях могут иметь эллиптическую форму и изготовляются из профильной стали. Устанавливаются они один от другого на расстоянии 300 — 700 мм в зависимости от

конструкции лодки как с внутренней, так и с наружной стороны обшивки корпуса, а иногда и комбинированно с той и другой стороны.

Обшивка прочного корпуса изготовляется из специальной прокатной листовой стали и приваривается к шпангоутам. Толщина листов обшивки доходит до 35 — 40 мм в зависимости от диаметра прочного корпуса и предельной глубины погружения подводной лодки.

Переборки прочного корпуса бывают прочные и лёгкие.

Переборки делят внутренний объём современных подводных лодок на 6 — 10 водонепроницаемых отсеков. *Прочные переборки* выгораживают в нём отсеки-убежища, в которых оставшиеся в живых в ходе аварии члены экипажа могут подготовиться к самостоятельному всплытию из затонувшей лодки на поверхность или дожидаться помощи извне. По расположению прочные переборки бывают внутренними и концевыми; по форме — плоскими и сферическими (сферические несколько легче плоских при одинаковой прочности и внутренние сферические переборки обращены выпуклостью в сторону отсеков-убежищ).

Лёгкие переборки предназначены для разделения функционально специализированных помещений и обеспечения надводной непотопляемости корабля (т.е. они при затоплении отсеков выдерживают давление воды только, если лодка находится на поверхности или глубине в пределах 20 — 30 м).

Конструктивно переборки выполняются из набора и обшивки. Набор переборки обычно состоит из нескольких вертикальных и поперечных стоек (балок). Обшивка изготовляется из листовой стали.

Концевые водонепроницаемые переборки прочного корпуса равнопрочны с ним и замыкают его в носовой и кормовой оконечностях. Эти переборки служат на большинстве подводных лодок жёсткими опорами для торпедных аппаратов, валопроводов, приводов рулевых устройств, крепления набора и внутренних конструкций лёгких оконечностей.

Отсеки сообщаются друг с другом через водонепроницаемые двери, имеющие круглую или прямоугольную форму. Эти двери снабжены быстродействующими запирающими устройствами.

В верхней части прочного корпуса устанавливается прочная рубка, сообщающаяся через нижний рубочный люк с центральным постом (внутри прочного корпуса) и через верхний рубочный люк с ходовым мостиком (в верхней части ограждения рубки и выдвижных устройств — перископов, антенн). На большинстве современных подводных лодок прочная рубка выполняется в виде круглого цилиндра с вертикально расположенной осью или представляет собой комбинацию цилиндрической части и усечённых конусов. На некоторых лодках прочная рубка сконструирована так, что может использоваться в качестве всплывающей спасательной камеры, предназначение которой — эвакуация всего экипажа или *некоторой его части (сохранившей после аварии возможность доступа в центральный пост и всплывающую камеру)* с гибнущей или затонувшей подводной лодки.

В настоящее время на большинстве лодок главное назначение прочной рубки — вынести как можно выше над поверхностью воды при плавании в надводном положении вход в прочный корпус. Кроме того, поскольку центральный пост на многих лодках — один из отсеков-убежищ, то прочная рубка предназначена для выполнения функции шлюзовой камеры при выходе людей из затонувшей лодки.

Снаружи прочная рубка и выдвижные устройства, расположенные за ней, для улучшения обтекания при движении в подводном положении закрываются лёгкими конструкциями, которые называются ограждением рубки или ограждением выдвижных устройств. В верхней части ограждения расположен ходовой мостик с полным набором устройств, необходимых для управления лодкой в надводном положении и средствами связи с центральным постом. Из ограждения рубки имеются выходы на верхнюю палубу (фактически вход в прочный корпус через люки прочной рубки является главным, поскольку люки в прочном корпусе руководства по эксплуатации лодок предписывают держать закрытыми в большинстве случаев).

Торпедо-погрузочный и входные люки располагаются в верхней части прочного корпуса и сверху закрыты лёгкими конструкциями, которые называются *надстройкой*. Эти люки в большинстве случаев расположены в отсеках-убежищах и являются спасательными, для какой цели снабжены устройствами шлюзования. В надстройке также расположены устройства, предназначенные для швартовки, буксировки лодки и обеспечения её стоянки на якоре.

Цистерны предназначены для погружения, всплытия, вывески и дифферентовки лодки, а также для хранения жидких грузов (топлива, масел и т.п.). В зависимости от назначения цистерны подразделяются на цистерны: главного балласта, вспомогательного балласта, корабельных запасов и специальные. Конструктивно, в зависимости от назначения и характера использования, они выполняются либо прочными, т.е. рассчитанными на предельную глубину погружения, либо лёгкими, способными выдерживать давление 1 — 3 $кГ/см^2$ (кГ — внесистемная единица, килограмм силы, равная весу 1 кг массы при ускорении свободного падения 9,81 $м/с^2$). Они могут быть расположены внутри прочного корпуса, а

также в пространстве между прочным и лёгким корпусом в средней части корабля и в лёгких оконечностях в нос и в корму по отношению к прочному корпусу.

Киль — сварная (в прошлом клёпаная) балка коробчатого, трапециевидного, Т-образного, а иногда и полуцилиндрического сечения, располагающаяся в днищевой части корпуса лодки. Он предназначен для обеспечения продольной прочности, предохранения корпуса от повреждения при покладке на каменистый грунт и для принятия и перераспределения нагрузки при постановке лодки в док. Может располагаться в междукорпусном пространстве на двухкорпусных лодках, а на полутора- и однокорпусных может располагаться как внутри прочного корпуса, так и снаружи — в зависимости от того, что более значимо для заказчика — хорошая гидродинамика или защита прочного корпуса от механических повреждений, если лодку в тех или иных тактических целях кладут на грунт.

Лёгкий корпус — конструктивно включает в себя жёсткий каркас (набор), состоящий из шпангоутов (поперечные рёбра жёсткости), стрингеров (продольные рёбра жёсткости и пластинчатые элементы набора), поперечных непроницаемых переборок; каркас является носителем обшивки лёгкого корпуса. Конструктивно набор лёгкого корпуса связан с находящимся внутри него прочным корпусом. Лёгкий корпус имеет удобообтекаемую форму, обеспечивающую необходимые мореходные качества как в надводном, так и в подводном положении. Лёгкий корпус подразделяется на части: наружный корпус, носовая и кормовая оконечности, надстройка. При этом в его составе оказываются как проницаемые, так и непроницаемые конструкции (цистерны). Кроме лёгкого корпуса в состав конструкции лодки входят отдельные, большей частью проницаемые, конструктивные элементы: ограждение рубки, стабилизаторы, обтекатели разного рода устройств, размещённых вне прочного корпуса и выходящих за контуры «идеальных» форм лёгкого корпуса.

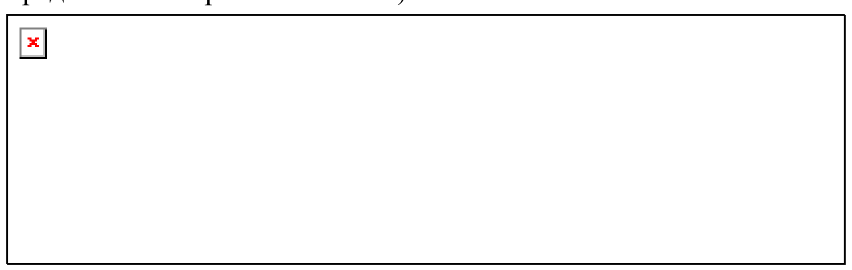
Наружным корпусом называется водонепроницаемая часть лёгкого корпуса, расположенная вдоль прочного корпуса. Он закрывает прочный корпус по периметру поперечного сечения лодки от киля до верхнего водонепроницаемого стрингера и простирается по длине корабля от носовой до кормовой концевых переборок прочного корпуса или цистерн главного балласта. Некоторые лодки имеют ледовый пояс, представляющий собой утолщение обшивки лёгкого корпуса в районе крейсерской ватерлинии.

Оконечности лёгкого корпуса служат для придания обтекаемости обводам носа и кормы подводной лодки; простираются от концевых переборок прочного корпуса до форштевня (в носу) и ахтерштевня (в корме) соответственно. Однако лодки (прежде всего атомные, которые бóльшую часть времени плавания проводят под водой) могут иметь корпус каплевидной формы без форштевня и ахтерштевня (форштевень и ахтерштевень — вертикальные рёбра жёсткости в составе набора корпуса корабля, придающие заострённость носу и корме соответственно, что необходимо для уменьшения сопротивления воды при плавании по поверхности).

В носовой оконечности размещаются: носовые торпедные аппараты, цистерны главного балласта и плавучести, цепной ящик, якорное устройство, приёмники и излучатели основных гидроакустических станций.

В кормовой оконечности размещаются: цистерны главного балласта, горизонтальные и вертикальные рули, стабилизаторы, гребные валы и винты. На некоторых лодках — кормовые торпедные аппараты (на большинстве современных лодок кормовых торпедных аппаратов нет: это обусловлено прежде всего большими размерами гребных винтов и стабилизаторов, а так же и тем, что алгоритмы управления торпедами, позволяют вывести их почти что на любой курс вне зависимости от направления выстрела).

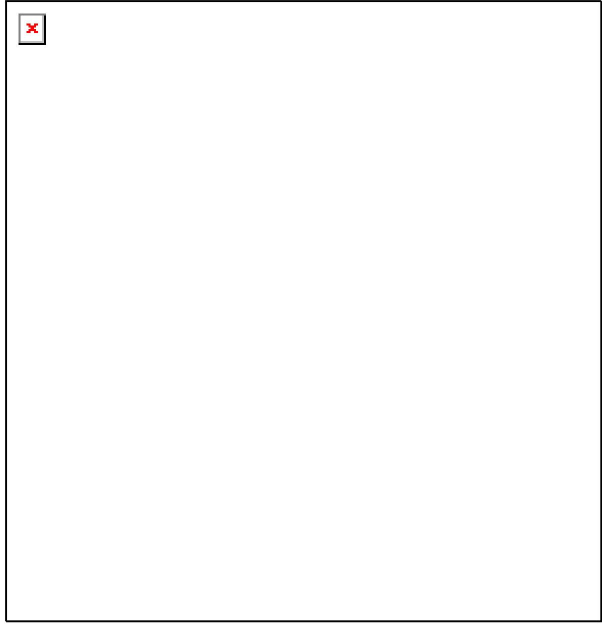
Ниже представлен продольный разрез дизель-электрической подводной лодки середины XX века с пояснением элементов конструкции и устройств. (Продольный разрез АПЛ “Курск” с пояснениями представлен на рис. 5 в главе 6).



1. Прочный корпус. 2. Носовые торпедные аппараты. 3. Лёгкий корпус. 4. Носовой торпедный отсек. 5. Торпедопогрузочный люк. 6. Надстройка. 7. Прочная рубка. 8. Ограждение рубки. 9. Выдвижные устройства. 10. Входной люк. 11. Кормовые торпедные аппараты. 12. Кормовая оконечность. 13. Перо руля. 14. Кормовая дифферентная цистерна, предназначение которой — выравнивание дифферента —

продольного наклонения лодки. 15. Кормовая водонепроницаемая переборка. 16. Кормовой торпедный отсек. 17. Внутренняя водонепроницаемая переборка. 18. Отсек главных гребных электродвигателей. 19. Балластная цистерна. 20. Машинный отсек. 21. Топливная цистерна. 22, 26. Кормовая и носовая группы аккумуляторов. 23, 27. Жилые помещения команды. 24. Центральный пост. 25. Трюм центрального поста. 28. Носовая дифферентная цистерна. 29. Носовая водонепроницаемая переборка. 30. Носовая оконечность. 31. Цистерна плавучести (атрибут некоторых дизель-электрических подводных лодок; её предназначение — быть пустой при плавании в надводном положении с целью придания дополнительной плавучести носовой оконечности для того, чтобы лодка легко всходила на волну, а не *зарывалась носом в неё — это снижает скорость хода и ухудшает управляемость*).

На следующем рисунке представлен поперечный разрез по ограждению рубки полуторакорпусной подводной лодки середины XX века с указанием элементов конструкции корпуса.



1. Ходовой мостик. 2. Прочная рубка. 3. Надстройка. 4. Стрингер. 5. Уравнительная цистерна (предназначена для точного уравновешивания силы плавучести и веса лодки в подводном положении). 6. Подкрепляющая стойка (бракет). 7, 9. Кницы (пластины, к которым крепятся элементы набора, они предназначены для распределения нагрузки и устранения концентрации напряжений. 8. Платформа. 10. Коробчатый киль. 11. Фундамент дизелей. 12. Обшивка прочного корпуса. 13. Шпангоуты прочного корпуса. 14. Цистерна главного балласта. 15. Раскосные стойки (бракеты). 16. Крышка цистерны. 17. Обшивка лёгкого корпуса. 18. Шпангоут лёгкого корпуса. 19. Верхняя палуба.

Материалы к освоению Концепции Общественной Безопасности

1. **Мёртвая вода** (Концепция общественной безопасности) СПб, 1992; 1998; 2000; 2004
2. **Краткий курс...** (Основы самоуправления общества) СПб, 1999
3. **Руслан и Людмила** (Развитие и становление государственности русского народа в глобальном историческом процессе, изложенное в системе образов Первого Поэта России А.С.Пушкина) СПб, 1999
4. **Вопросы митрополиту Санкт-Петербургскому и Ладожскому Иоанну и иерархии русской православной церкви** СПб, 1999
5. **К Богодержавию...** СПб, 1998
6. **Медный всадник — это вам не медный змий...** (О самой древней мафии в системе образов А.С.Пушкина) СПб, 1998
7. **Провидение — не “алгебра”** (О работах А.Т.Фоменко и Г.В.Носовского по формированию модели реальной хронологии Истории на основе математической обработки повествований хроник) СПб, 1996, 2002
8. **Чернильный визитёр** (Рецензия на повесть: С.Норка “Инквизитор”) СПб, 1997
9. **Разгерметизация** (Основы Концепции Истории в её понимании Внутренним Предиктором СССР, часть 1) СПб, 1997
10. **От человекообразия к Человечности** (в первой редакции —От матриархата к Человечности...) СПб, 1999
11. **Приди на помощь моему неверью...** (О дианетике и саентологии по существу: взгляд со стороны) СПб, 1998
12. **Печальное наследие Атлантиды** (Троцкизм — это “вчера”, но никак не “завтра”) СПб, 1999
13. **“Грыжу” экономики следует “вырезать”** СПб, 1998
14. **Да притечём и мы ко свету...** СПб, 1998
15. **Принципы кадровой политики государства, “антигосударства”, общественной инициативы** СПб, 1999
16. **Достаточно общая теория управления** (Постановочные материалы учебного курса, прочитанного студентам факультета прикладной математики — процессов управления СПб государственного университета в 1997 — 2003 гг.) СПб, 2-я ред., 2003
17. **О расовых доктринах: несостоятельны, но правдоподобны** СПб, 2000
18. **К пониманию макроэкономики государства и мира** (Тезисы) СПб, 2002
19. **Дело было в Педженте** (Второй смысловой ряд Фильма «Белое солнце пустыни») СПб, 2000
20. **«Мастер и Маргарита»: гимн демонизму? Либо Евангелие беззаветной веры** СПб, 2001
21. **Время: начинаю про Сталина рассказ** СПб, 2001
22. **Об имитационно-провокационной деятельности** (Уроки партийного строительства для простых людей и политических мафий) СПб, 2001
23. **Диалектика и атеизм: две сути несовместны** (О естественном, но “забытом” способе постижения человеком Правды Жизни) СПб, 2001
24. **Матрица “Матрице” — рознь** (О рецепте обретения “свободы” в фильме “Матрица”) СПб, 2001
25. **В.В.Пчеловод «Последний гамбит»** (Мистико-философский политический детектив) СПб 2001, 2002 (вторая редакция)
26. **Старые сценарии на новый лад?** (Сборник аналитических материалов разных лет по политической сценаристике) СПб, 2002
27. **Форд и Сталин: О том, как жить по-человечески** СПб, 2002
28. **Троцкизм–“ленинизм” берёт “власть”** («Разгерметизация», Рукопись 1990 г. Глава 5 § 8. Анализ ошибок большевистской партии перед взятием власти в 1917 г.) СПб, 2002
29. **От корпоративности под покровом идей к соборности в Богодержавии** (О психологической подоплёке личности и её целенаправленном изменении) СПб, 2003
30. **Либерализм — враг свободы** (Миссия России в XXI веке: по Чубайсу… и на самом деле) СПб, 2003
31. **О задачах на будущее Концептуальной партии “Единение” и беспартийных приверженцев Концепции общественной безопасности** СПб, 2004
32. **Язык наш: как объективная данность и как культура речи** СПб, 2004

… и другие книги и текущая аналитика Внутреннего Предиктора СССР

Интернет по Концепции Общественной Безопасности «Мёртвая Вода»:

www.dotu.ru, www.mera.com.ru